



SUMP OMGGGS

Raport z badań społecznych i podsumowanie SOOŚ
Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Zamawiający:



**Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot**

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

ul. Długi Targ 39/40

80-830 Gdańsk

www.metropoliagdansk.pl/

Zespół opracowujący:



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3

80-225 Gdańsk

www.a2p2.pl

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35

00-738 Warszawa

www.zdgtor.pl



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ

Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej

ul. Narutowicza 11

80-233 Gdańsk

www.fril.org.pl

Gdańsk, 02.11.2023 r.

Autorzy opracowania:

Łukasz Pancewicz – kierownik projektu
Michał Jabłonowski – koordynator projektu
Monika Arczyńska
Jakub Balik
Krystian Birr
Agnieszka Gajda
Michał Grobelny
Kamil Hyla
Bartosz Jarecki
Dawid Kulawczuk
Bartłomiej Kasiuk
Konrad Korzistka
Michał Litwin
Michał Męczyński
Maciej Mysona
Natalia Pawelec
Jakub Piecuch
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

Krzysztof Perycz – Szczepański – nadzór prac i kierowanie zespołem
Maciej Jendryczka – Koordynator ds. transportu i mobilności, kierownik projektu
Marta Gorczyca – Specjalistka ds. administracji
Beata Bona – Kierowniczka zespołu finansów

Spis treści

Wykaz pojęć	6
1 Wprowadzenie	8
1.1. Czym jest SUMP?.....	9
1.2. Wstęp do badań społecznych.....	9
2 Skrót najważniejszych wniosków	12
3 Zogniskowane wywiady grupowe (FGI).....	15
3.1. Wywiady FGI na etapie diagnostyczno-strategicznym.....	16
3.2. Wywiady FGI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu	31
4 Indywidualne wywiady pogłębione (IDI).....	50
4.1. Wywiady IDI na etapie diagnostyczno-strategicznym.....	51
4.2. Wywiady IDI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu	57
5 Spotkania w ramach II etapu konsultacji społecznych	126
5.1. Spotkanie dla mieszkańców powiatu gdańskiego oraz gminy Skarszewy i Liniewo (6.03.2023 r.)	127
5.2. Spotkanie dla mieszkańców powiatu kartuskiego (7.03.2023 r.).....	129
5.3. Spotkanie dla mieszkańców powiatu lęborskiego (9.03.2023 r.).....	132
5.4. Spotkanie dla mieszkańców powiatu malborskiego (13.03.2023 r.)	133
5.5. Spotkanie dla mieszkańców powiatu nowodworskiego (14.03.2023 r.).....	135
5.6. Spotkanie dla mieszkańców Trójmiasta (16.03.2023 r.)	136
5.7. Spotkanie dla mieszkańców powiatu tczewskiego (21.03.2023 r.).....	138
5.8. Spotkanie dla mieszkańców powiatu wejherowskiego (23.03.2023 r.)	139
5.9. Spotkanie dla mieszkańców powiatu puckiego (24.03.2023 r.).....	141
6 Lista uwag do wstępnego projektu planu wraz z odpowiedziami w ramach II etapu konsultacji społecznych	144
6.1. Uwagi z wywiadów FGI.....	145
6.2. Uwagi z wywiadów IDI	165
6.3. Uwagi ze spotkań konsultacyjnych.....	191
6.4. Uwagi mailowe i z formularzy	214
7 Konsultacje wewnętrzne projektu planu z członkami OMGGS	285
7.1. Notatka ze spotkania z przedstawicielami Miasta Gdańsk	367
8 III etap konsultacji społecznych, uzasadnienie i podsumowanie SOOŚ.....	369

8.2.	Wnioski zgłoszone w terminie 15.11-12.12.2022 r w ramach konsultacji społecznych związanych z ogłoszeniem o przystąpieniu do opracowania SUMP OMGGS oraz sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko	375
8.3.	Spotkanie otwarte w ramach III etapu konsultacji społecznych	395
8.4.	Uwagi złożone do projektu planu w ramach III etapu konsultacji społecznych wraz z odpowiedziami.....	398
8.5.	Opinie RDOŚ, PWIS i UMG oraz zakres i sposób uwzględnienia uwag wskazanych w opiniach	417
9	Kwestionariusze i scenariusze badań	421
9.1.	Kwestionariusze wywiadów FGI na etapie diagnostyczno-strategicznym	422
9.2.	Kwestionariusze wywiadów FGI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu	432
9.3.	Kwestionariusz indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI)	439
9.4.	Scenariusz spotkań konsultacyjnych	447
10	Załączniki	448

Wykaz pojęć

BAU – ang. *business as usual*, scenariusz bazowy,

B&R – *Bike & Ride*, parking dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego,

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego,

CPK – Centralny Port Komunikacyjny,

CPU – Centralne Pasma Usługowe,

DDR – droga dla rowerów,

DWZiZT – decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,

ETS – europejski system handlu emisjami dwutlenku węgla,

FRPA – fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ustanowiony ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych,

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

GPR – Generalny Pomiar Ruchu,

GUS – Główny Urząd Statystyczny,

ITS – inteligentne systemy transportowe (ang. *Intelligent Transport Systems*),

JST – jednostki samorządu terytorialnego,

K&R – *Kiss & Ride*, wyznaczone miejsce przeznaczone do krótkiego postoju (nie dłużej niż 2 minuty), ułatwiające przesiadkę pasażera na inny środek transportu,

KE – Komisja Europejska,

KPM – Krajowa Polityka Miejska,

LCC – ang. *low-cost carrier*, tanie linie lotnicze,

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny,

MPU – Metropolitalne Pasma Usługowe,

MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,

NSP – Narodowy Spis Powszechny,

OMGGS/OM/Obszar Metropolitalny – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot,

OzN – osoba z niepełnosprawnością,

P&R – *Park & Ride*, parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego,

PTZ – publiczny transport zbiorowy,

Podział modalny podróży – gałęziowy podział podróży wyrażony w procentach, w którym poszczególne zadania przewozowe zostają podzielone pomiędzy różne gałęzie transportu (samochody, rowery, transport zbiorowy, itp.),

PZP OMGGS – plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,

PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
RPS – Regionalny Program Strategiczny,
RPT – Regionalny Plan Transportowy,
SCT – Strefa Czystego Transportu,
SIP – System Informacji Przestrzennej,
SKM – Szybka Kolej Miejska,
SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,
SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030,
SSE – specjalna strefa ekonomiczna,
SUIKZP – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
SUMP – ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (także: plan mobilności),
SWP – samorząd województwa pomorskiego,
ULCC – ang. *ultra low-cost carrier*, bardzo tanie linie lotnicze,
UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
UTO – urządzenia transportu osobistego,
ŻKD – Żuławska Kolej Dojazdowa,

1

Wprowadzenie

1.1. Czym jest SUMP?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, z ang. Sustainable Urban Mobility Plan) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) to dokument strategiczny wyznaczający kierunki rozwoju transportu i mobilności w perspektywie do 2040 roku w gminach i powiatach tworzących OMGGS. Do jego sporządzenia przystąpiły wszystkie samorządy tworzące Obszar Metropolitalny. Realizacja celów zawartych w planie ma umożliwić spójny rozwój systemów transportowych, ukierunkowany na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

SUMP to dokument, który określa wizję rozwoju transportu i mobilności w perspektywie około dwudziestu kolejnych lat. Oznacza to, że w momencie zakończenia realizacji przewidzianych w nim działań, urodzone dziś osoby będą już w trakcie studiów lub aktywne zawodowo. Tak odległa perspektywa czasowa oznacza konieczność zdefiniowania wyzwań i możliwości, które pojawią się w kolejnych latach i będą miały wpływ na realizację planu. Szczególnie ostatnie lata pokazały, że uwarunkowania, w których ludzie funkcjonują, mogą się dynamicznie zmieniać, istotnie oddziałując na ich życie, w tym na to, jak się przemieszczają. Dlatego SUMP jest dokumentem, który przede wszystkim określa kierunek planowanych zmian, ze wskazaniem konkretnych działań jedynie w krótszej perspektywie czasowej. Odległy termin osiągnięcia celów SUMP pozwala jednak myśleć o ambitnych zmianach, których wdrożenie wymaga czasu, odpowiednich środków i zaangażowania wielu interesariuszy.

Prace nad SUMP OMGGS rozpoczęto od oceny obecnej sytuacji w transporcie i mobilności, określenia obszarów problemowych, wyzwań oraz potrzeb związanych z przemieszczaniem osób i towarów w całej Metropolii, ale też od uwzględnienia podróży zewnętrznych. Kompleksowa analiza ma posłużyć wskazaniu rozwiązań ambitnych, lecz możliwych do realizacji i uwzględniających lokalne uwarunkowania gospodarcze, społeczne i polityczne.

1.2. Wstęp do badań społecznych

Wypracowane w ramach prac nad SUMP OMGGS analizy, scenariusze, wizja, cele i działania powstały przy współpracy z interesariuszami: mieszkańcami, aktywistami, członkami OMGGS, politykami, urzędnikami i ekspertami. Na każdym etapie opracowywania SUMP OMGGS przeprowadzono indywidualne i grupowe warsztaty. Wykaz spotkań, liczba uczestników i podsumowanie wniosków ze spotkań znajdują się na poniższych stronach. Dokładny przebieg spotkań i wywiadów oraz lista wszystkich złożonych w trakcie opracowywania SUMP OMGGS uwag wraz z sposobem i zakresem ich uwzględnienia stanowią kolejne strony raportu.

Tabela 1. Przebieg procesu konsultacyjnego dla SUMP OMGGS

Etap I – realizowany w ramach opracowywania raportu diagnostyczno-strategicznego

Termin	I faza: maj/czerwiec 2021 II faza: listopad/grudzień 2022
Forma konsultacji	I faza: zorganizowane zostało 9 spotkań konsultacyjnych w formule online we wszystkich powiatach wchodzących w skład OMGGS oraz w Trójmieście, a także przeprowadzono badania ankietowe. Spotkania przeprowadzone zostały w formie warsztatów, których celem było poznanie opinii mieszkańców w zakresie 5 obszarów tematycznych: transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy, indywidualny ruch samochodowy, transport towarów, zarządzanie mobilnością oraz wizja. Dodatkowo w październiku 2020 roku przeprowadzono badania ilościowe metodą CAWI, w których wzięło łącznie udział 5005 mieszkańców OMGGS. II faza: zorganizowano serię 2 spotkań grupowych FGI . Pierwsze, w gronie ekspertów oraz wybranych przedstawicieli samorządów OMGGS, drugie w gronie ekspertów i wszystkich członków OMGGS. Celem spotkań było wspólne określenie scenariuszy, wizji i działań. Pierwsze spotkanie było prowadzone w formule otwartej dyskusji, drugie w formule world cafe w podziale na tematy odpowiadające obszarom priorytetowym określonym w SUMP OMGGS. W uzupełnieniu do FGI przeprowadzono trzy wywiady IDI.
Uczestnicy	I faza: ponad 300 osób uczestniczących : mieszkańców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, urzędników, pracowników, samorządowców oraz lokalnych radnych. II faza: niemal 90 osób uczestniczących: przedstawicieli samorządów OMGGS i ekspertów z zakresu transportu i mobilności oraz planowania przestrzennego.
Rezultat	Zdiagnozowanie problemów i potrzeb interesariuszy w obszarze transportu i mobilności, a także wyzwań i możliwych rozwiązań. Dokonano wstępnego określenia i oceny scenariuszy, wstępnie określono wizję oraz cele operacyjne i działania.
Etap II- przedstawienie i zebranie opinii interesariuszy na etapie programowania działań projektowych	
Termin	Marzec/kwiecień 2023
Forma konsultacji	W ramach etapu zorganizowane zostało 9 otwartych spotkań konsultacyjnych w formule online we wszystkich powiatach OMGGS oraz w Trójmieście. Dodatkowo interesariusze mieli możliwość zapoznania się z dokumentem i komentowania go poprzez przesyłanie formularza uwag. W ramach formularza interesariusze byli poproszeni o wskazanie preferowanego scenariusza rozwoju i realizującej go wizji, a także o ocenę priorytetu i wykonalności proponowanych działań. Formularze mogły być przesyłane online oraz pocztą tradycyjną. W uzupełnieniu do otwartych spotkań konsultacyjnych przeprowadzono 27 wywiadów indywidualnych (IDI) z wybranymi interesariuszami (przedstawiciele samorządów, dyrektorzy jednostek samorządowych, aktywiści) oraz 7 spotkań grupowych (FGI)

	z wybranymi grupami interesariuszy: politykami i samorządowcami, osobami odpowiedzialnymi za planowanie transportu i rozwoju przestrzennego, przedsiębiorcami, osobami starszymi i młodzieżą, obcokrajowcami oraz osobami z niepełnosprawnościami.
Uczestnicy	Ponad 260 osób uczestniczących , mieszkańców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, urzędników, pracowników, samorządowców, lokalnych radnych oraz ekspertów.
Rezultat	Zabrano ponad 550 uwag od interesariuszy do proponowanych scenariuszy, wizji, celów oraz działań. Na podstawie zgłoszonych uwag dokonano wyboru scenariusza, wizji oraz określono cele i działania.
Etap III – realizowana jako forma dyskusji projektu planu w ramach SOOŚ	
Termin	Sierpień/wrzesień 2023
Forma konsultacji	Konsultacje przybierają formę sformalizowaną i przeprowadzane są po sporządzeniu kompletnego dokumentu. Uczestnicy konsultacji mogli składać wnioski pisemnie (elektronicznie oraz pocztą tradycyjną), a także ustnie na spotkaniu lub osobiście w siedzibie OMGGS. Zorganizowane zostało jedno spotkanie otwarte w formule online (30.08.2023 r.), dostępne dla wszystkich interesariuszy.
Uczestnicy	W konsultacjach udział wzięło około 30 osób , stowarzyszeń i przedstawicieli samorządów członkowskich OMGGS. Projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.
Rezultat	Zebrano 26 uwag i komentarzy do projektu planu SUMP OMGGS oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Uwagi zostały rozpatrzone, a na ich podstawie wprowadzono zmiany do dokumentów składających się na SUMP OMGGS.

Źródło: Opracowanie własne.

2

Skrót

najważniejszych
wniosków

Proces partycypacji przy tworzeniu SUMP przebiegał wieloetapowo. Pierwsze etapy dialogu zostały przeprowadzone na etapie rozpoznania uwarunkowań w 2021 i kontynuowane pod koniec 2022 r. w ramach konsultacji w trakcie opracowywania raportu diagnostyczno-strategicznego. Kolejnym krokiem był dialog na etapie wstępnych propozycji planu w marcu 2023 r. wraz z otwartą możliwością przekazywania uwag (II etap konsultacji społecznych). Na podstawie zabranych uwag opracowano projekt planu, który został podany wewnętrznym konsultacjom z samorządami OMGGS, a następnie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko był przedmiotem III etapu konsultacji społecznych i opiniowania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Dodatkowo w trakcie opracowywania SUMP OMGGS prowadzono dialog indywidualnie z przedstawicielami władz głównych gmin OMGGSu oraz kluczowymi specjalistami. Najważniejsze wnioski ze spotkań można podsumować następująco:

- Większość uczestników wskazuje na konieczność **integracji taryfowo-biletowej** oraz **uproszczenia korzystania z systemu transportu zbiorowego**. Mnogość taryf stosowanych przez różnych przewoźników obok ograniczonego dostępu do transportu są czynnikami zniechęcającymi do korzystania z transportu zbiorowego. Liczba użytkowników transportu nie zwiększy się bez **poprawy czasu podróży, konkurencyjności kosztowej i wygody korzystania z transportu zbiorowego**.
- **Poprawa komfortu korzystania z transportu zbiorowego jest jednym z kluczowych kierunków działań** – oznacza to wdrażanie zmian z perspektywy użytkowników, a nie wyłącznie perspektywy zarządzających i organizujących transport.
- Pierwsze kroki w stronę integracji to zorganizowanie wspólnej sprzedaży biletowej i uproszczenie taryf. **Wdrażanie systemu FALA** jest krokiem w stronę integracji biletowej i wspólnego zarządzania danymi w metropolii. System jednak jest w początkowej fazie i trudno oceniać jego efektywność.
- **Wdrożenie pełnej integracji taryfowo-biletowej oraz wspólnego zarządzania transportem** jest związane z dużymi kosztami dla samorządów, co wiąże się z kompensowaniem braku dopłat do ulg i konsekwencjami zmian w emisji biletów. Drugim, równoległym wyzwaniem, są uwarunkowania prawne i zarządcze. **Przeprowadzenie pełnej integracji będzie trudne, jeśli nie niemożliwe bez ustawy metropolitalnej dla OMGGS** i uzyskania dodatkowych środków wynikających z tej formy organizacji.
- **Większość z rozmówców, w szczególności reprezentujących JST, jest świadoma wagi i roli transportu w budowaniu metropolii, w tym priorytetu dla transportu szynowego**. Rozbudowa i utrzymanie systemów transportowych obecnie przekraczają możliwości finansowe gmin. Kluczową rolę odgrywa tu samorząd województwa oraz podmioty rządowe. Samorządy mogą wspierać infrastrukturę transportową rozbudowując systemy P&R, B&R oraz dojazdy do węzłów.
- Działaniem, które leży w odpowiedzialności samorządów i może wpływać na budowanie alternatyw, jest rozbudowa **powiązań rowerowych**, poprawa **infrastruktury przystankowej i informacji pasażerskiej**.

- Ważnym działaniem, które długofalowo jest istotne dla udanej realizacji SUMP, jest **stała poprawa kompetencji urzędników odpowiedzialnych za mobilność zrównoważoną** w JST w OMGGS – wymiana doświadczeń, wzajemne wsparcie merytoryczne, zwłaszcza dla JST poza rdzeniem.
- Poza działaniami podejmowanymi na rzecz zrównoważonej mobilności równolegle realizowane są działania na rzecz utrzymania i rozwoju **dobrej dostępności drogowej** obszaru. Inwestycje w rozbudowę dróg OMGGS często wskazywane są jako jedne z najważniejszych inwestycji, postrzegane jako stymulujące rozwój gospodarczy danego obszaru. Dla części samorządów podejmowanie działań na rzecz rozwoju aktywnej mobilności, uspokajania ruchu oraz przeznaczania części infrastruktury tylko do użytku przez transport zbiorowy może się odbywać jedynie pod warunkiem **rekompensaty** „utraconej” infrastruktury drogowej.
- Większość samorządów jest świadoma **powiązania planowania przestrzennego z transportem** oraz konsekwencjami, jakie może generować chaotyczny rozwój zabudowy. Problem obsługi transportowej urbanizujących się terenów jest zauważalny szczególnie na granicy miast i gmin podmiejskich. W trakcie konsultacji problemy techniczne z obsługą takich obszarów publicznym transportem zbiorowym (np. niewystarczający przekrój i nośność dróg) jak i organizacyjne (np. koszty przedłużenia/uruchomienia linii autobusowych) zgłaszali zarówno mieszkańcy jak i władarze.

Łącznie, w drugim i trzecim etapie konsultacji społecznych, które opisane są w tym raporcie złożono **797** uwag ustnych i pisemnych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Ze wszystkimi uwagami wraz z odpowiedzią na nie i uzasadnieniem dot. ich uwzględnienia lub nie można zapoznać się na kolejnych stronach raportu.

3

Zogniskowane wywiady grupowe (FGI)

Pod koniec 2022 roku w ramach spotkań FGI odbyły się 2 warsztaty eksperckie, które w rezultacie miały pomóc w wypracowaniu wstępnej wizji rozwoju mobilności i transportu dla OMGGS. Warsztaty zorganizowane na etapie powstawania raportu diagnostyczno-strategicznego miały na celu określenie możliwych scenariuszy rozwoju i realizujących je wizji, wskazanie priorytetowych obszarów oraz najważniejszych działań, które powinny zostać podjęte w ramach wskazanych stref. Ponadto warsztaty te polegały na wskazaniu możliwych działań dążących do rozwoju transportu i mobilności zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności oraz na wskazaniu działań priorytetowych, przy uwzględnieniu ich wykonalności.

Do pracy w ramach warsztatów zaangażowano ekspertów, przedstawicieli samorządów i jednostek samorządowych odpowiedzialnych za transport zbiorowy, planowanie przestrzenne i rozwój. Wnioski z warsztatów pozwoliły na opracowanie wstępnego projektu planu SUMP OMGGS.

Wywiady FGI kontynuowane były w ramach konsultacji społecznych wstępnego projektu SUMP OMGGS w marcu 2023 roku. Spotkania miały charakter wywiadu jakościowego. Polegały one na weryfikacji i uzupełnieniu działań proponowanych w ramach wstępnego projektu SUMP OMGGS, które zostały wypracowane na wcześniejszym etapie badań społecznych. Wywiady odbywały się w wybranych grupach użytkowników i ekspertów z zakresu transportu, mobilności i planowania przestrzennego, co w rezultacie dostarczyło dużo cennych uwag i spostrzeżeń uwzględniających perspektywę różnych grup użytkowników.

3.1. Wywiady FGI na etapie diagnostyczno-strategicznym

3.1.1. Transport i mobilność I (25.10.2022 r.)

Temat	Scenariusze/wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Zintegrowany transport zbiorowy	<ul style="list-style-type: none"> – Podstawą transportu zbiorowego powinna być kolej. Z wyjątkiem pasma żuławskiego obecnie nie ma do tego celu odpowiedniej infrastruktury kolejowej. – Priorytetem dla obszaru powinno być wyznaczenie ramy komunikacyjnej dla systemu metropolitalnego, który powinien obejmować więcej niż tylko kolej metropolitalną, czyli też autobusy, tramwaje itd. Obecny system transportowy jest rozproszony kompetencyjnie, co skutkuje konkurencją pomiędzy gminami. Jednym z głównych efektów prac nad wizją rozwoju transportu zbiorowego w OMGGS powinno być określenie wspomnianej ramy komunikacyjnej. – Podejście indywidualne - każdorazowo powinno się szukać najlepszego rozwiązania. Uwarunkowania topograficzne oraz statystycznie największe odległości

w dojazdach do pracy w skali Polski mogą utrudnić realizację założonego modelu obsługi transportowej dla niektórych obszarów.

- Najlepsze rozwiązania dla poszczególnych obszarów mogą być wybierane m.in. na podstawie czasów dojazdu. Skuteczność stosowanych rozwiązań może być oceniana również na podstawie odniesień do analogicznych systemów w innych miastach (tzw. benchmarki).
- Przewozy autobusowe powinny być integralną częścią transportu szynowego, traktowane jako jego przedłużenie.
- Jednym z problemów integracji transportu zbiorowego dla samorządów są wysokie koszty związane np. z przekazaniem zarządzania linią autobusową do przewoźnika z rdzenia. Taki przypadek to, m.in. gmina Pruszcz Gdański.
- Utrudnieniem w rozwoju efektywnego transportu zbiorowego jest dobrze rozwinięty układ drogowy, zachęcający do przemieszczania się prywatnym samochodem. Jest to m.in. trasa W-Z przecinająca centrum Gdańska. Z tego względu transport kolejowy jest najbardziej konkurencyjny dla samochodów na trasach wiodących z obszarów podmiejskich do rdzenia.
- Dla samorządów absolutnym priorytetem jest integracja transportu zbiorowego. Samorzady są świadome, że obecny model transportowy, oparty w dużej mierze na indywidualnym transporcie, jest niewydolny.
- Potencjałem do rozwoju transportu zbiorowego jest już zbudowana infrastruktura kolei miejskiej i aglomeracyjnej.

Kolej

- Priorytetem jest ustalenie wizji, jak powinien wyglądać transport kolejowy w OMGGS. Wizja powinna wpisywać się w ww. ramę komunikacyjną OMGGS.
- Kolej, aby mogła dobrze funkcjonować, potrzebuje odpowiednich wielkości potoków pasażerskich. Wymaga to z jednej strony powiązania kolei z transportem autobusowym, czyli utworzenie dowozowych korytarzy transportowych, a z drugiej zapewnienia rozwoju przestrzennego zapewniającego dobry dostęp do przystanków i stacji kolejowych.
- Odcinki infrastruktury kolejowej wymagające modernizacji lub odbudowy, które mogłyby zapewnić większą spójność transportową całego obszaru to m.in. Żuławska Kolej Dojazdowa oraz połączenie kolejowe pomiędzy Kartuzami a Sierakowicami (docelowo też Lęborkiem). Według uczestników warsztatów budowa

połączeń kolejowych na tych odcinkach jest zasadna. Realizacja tych inwestycji jest zależna od rządowego programu kolejowego. Obecnie brak informacji dotyczących priorytetu tej infrastruktury w planach rządowych oraz ewentualnego terminu realizacji. Kolej na Żuławach to element infrastruktury związanej z rozbudową systemu kolejowego w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, w tym przypadku również brak dokładnych informacji na podstawie których możliwe byłoby oszacowanie terminu realizacji tej infrastruktury.

- Brak wizji jak połączyć Żuławską Kolej Dojazdową z koleją aglomeracyjną. Według jednego z uczestników brakuje współpracy samorządów w zakresie tworzenia takiego połączenia kolejowego.
- W nowej perspektywie finansowej realizacja linii kolejowych dofinansowywana jest na poziomie krajowym, a nie regionalnym, więc rozwój tej infrastruktury będzie w dużym stopniu zależał od władzy centralnej. Samorządy mogą prowadzić różnego rodzaju działalność informacyjną, mającą na celu informowanie o konieczności realizacji inwestycji w ich obszarze.
- Brakuje nowego krajowego Programu Kolejowego oraz wskazania planowanych w nim działań oraz priorytetów inwestycyjnych, co utrudnia planowanie transportu zbiorowego w województwie.
- Pozytywnym przykładem rozwoju infrastruktury kolejowej są działania prowadzone przez SKM i samorządy mające na celu modernizację infrastruktury SKM.
- Problemem rozwoju infrastruktury kolejowej jest zarządzanie, m.in. brak współpracy gmin w tworzeniu transportu autobusowego na terenie gminy jako spójnego z transportem kolejowym. Poprawą sytuacji w tym zakresie powinno być dostosowanie rozkładu linii autobusowych i tramwajowych do systemu kolejowego.
- Rolą samorządów powinna być organizacja transportu zbiorowego na trasach dowozowych do kolei.
- Samorządy wykazują wolę współpracy w zakresie rozwoju transportu zbiorowego. Brały aktywny udział m.in. w opracowaniu studium wykonalności dla linii Kartuzy-Sierakowice. Potrzebny jest lider, który skoordynuje działania i będzie dążył do realizacji wizji w całym OMGGS.
- Kolej dla dobrego jej funkcjonowania musi być przewidywalna oraz mieć odpowiednią częstotliwość. Aby to zapewnić w OMGGS konieczna jest eliminacja

	<p>wąskich gardeł w infrastrukturze kolejowej (np. na linii SKM w Rumi, czy na obszarze dworca we Wrzeszczu) oraz dostosowanie przepustowości infrastruktury kolejowej w rdzeniu do obsługi ruchu aglomeracyjnego o większej częstotliwości.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Istotną kwestią związaną z koleją jest dostosowanie odpowiedniego taboru do tras, na których będzie wykorzystywany – ruch miejski, aglomeracyjny, metropolitalny. – Rozbudowa regionalnych linii kolejowych jest istotna również ze względu na budowę elektrowni atomowej (linia Łębork- Łeba oraz Łębork-Sierakowice-Kartuzy). – Problemem jest brak pomysłu na pozyskanie taboru kolejowego dla województwa, pomimo przyznanych już kilka lat temu środków. Powodem był wymóg wpisania realizacji przewozów przez operatora nowym taborem.
<p>Współpraca i zarządzanie</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Docelowo infrastruktura kolejowa powinna posiadać jednego zarządcę. Potencjalnie powinna to być instytucja rządowa, a infrastruktura powinna być utrzymywana ze środków centralnych. Koszt jej utrzymania jest zbyt wysoki dla samorządów. Realizacja infrastruktury kolejowej przez spółkę regionalną jest zasadna w przypadku braku partnera w inwestycji po stronie rządowej, rodzi to jednak utrudnienia w późniejszym zarządzaniu infrastrukturą. – Jednym z ograniczeń integracji transportu zbiorowego jest istnienie wielu zarządców infrastruktury oraz organizatorów transportu. Problemem jest również brak jednej spójnej bazy danych oraz modelu transportowego. Obecnie studia wykonalności dla różnych inwestycji są wykonywane na bazie różnych modeli transportowych. – Organizatorzy transportu powinni być właścicielami podmiotów realizujących przewozy. – Jednym z działań poprawiających funkcjonowanie kolei może być usamorządowienie SKM. Takie działanie zostało wpisane w najnowszy RPT. Obecnie mniejszościowy udział samorządów w spółce utrudnia zarządzanie koleją. – Podmiotem odpowiedzialnym za rozwój wizji transportowej dla całego województwa powinien być Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego przy współpracy z Obszarem Metropolitalnym. – Priorytetem jest również budowa zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej. – Potrzebne jest wypracowanie jasnych zasad funkcjonowania transportu zbiorowego, powiązanie

- systemów transportowych miejskich i podmiejskich oraz powiązanie transportu autobusowego i szynowego.
- Przy braku skuteczności dotychczasowych działań integrujących transport zbiorowy w OMGGs ustawa o związku metropolitalnym jest postrzegana jako narzędzie, które finalnie wymusi taką integrację.

3.1.2. Transport i mobilność II (3.11.2022 r.)

Temat	Scenariusze/wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Zintegrowany transport zbiorowy	<p>Możliwe rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Inicjatywa w zakresie kreowania rozwiązań komunikacyjnych powinna należeć do operatorów, a organizator powinien układać linie tak, aby uzupełniały one sieć połączeń komercyjnych z wykorzystaniem dopłaty. W ten sposób organizator będzie zasilał środkami publicznymi rynek przewozów; – Kolej powinna być priorytetem dla UMWP, do tego powinny być podłączone połączenia autobusowe, należy wprowadzić przekazywanie tworzenia rozkładów jazdy przewoźnikom autobusowym; – Współpraca z samorządami gminnymi i powiatowymi celem organizacji transportu na obszarze, gdzie nie ma połączeń kolejowych; – Wprowadzenie funkcjonowania dwóch organizatorów - jednego kolejowego, drugiego autobusowego; – Zmniejszenie liczby dojazdów samochodem do przystanków i stacji kolejowych poprzez wprowadzenie autobusów dojeżdżających do kolei; – Zdecydowanie Półwysep Helski powinien być obsługiwany głównie koleją; – Powinno się dążyć do przedłużenia linii kolejowej w stronę Kosakowa, a docelowo także w stronę Helu (LK 213); – Na kolej należy patrzeć nie tylko przez pryzmat PKP PLK, ale również brać pod uwagę inwestycje, takie jak CPK czy budowę elektrowni jądrowej na Pomorzu; – Kolej powinna pełnić rolę metra (duża częstotliwość kursowania); – Należy zmniejszyć rozlewanie się zabudowy; – Wprowadzenie możliwości zapewnienia dojazdu zarówno transportem publicznym jak i samochodem (np. do obsługi sportów wodnych nie wykorzystamy kolei); – Jeden podmiot jest silniejszy w negocjacjach – potrzeba jednolitej struktury zarządczej;

- Połączenia autobusowe wzdłuż linii kolejowej mogłyby funkcjonować w formie ZKA (przykład KD i ŁKA);
- Stopniowo powinna następować integracja autobusów z koleją (linia po linii);
- Wprowadzenie koordynacji pomiędzy ruchem lokalnym a dalekobieżnym, np. poprzez częstotliwość (przesiadka z PKM-ki na pociąg IC);
- Bilans otwarcia - ocena funkcjonowania aktualnego transportu, ocena budżetu;
- Mapa kierunków opracowana dla OMGGs;
- Bypass Kartuski lub kolej na północ Gdyni (Kosakowo), dla obszaru, który się silnie rozwija.

Najpilniejsze działania:

- Najpierw rola koordynacyjna, później organizacja połączeń;
- Drugi priorytet: integracja taryfowa, aby taryfa zachęcała do przesiadki z samochodu. Umożliwienie wydawania pieniędzy, które są w gestii marszałka, bardziej elastycznie na rozwiązania taryf biletowych;
- Utworzenie jednego organizatora transportu, koordynacja rozkładów jazdy;
- Zapewnienie stałej oferty transportu publicznego.

Główne wyzwania/przeszkody:

- Konieczne jest rozpoznanie rynku, ponieważ niska oferta kolejowa nie będzie zachęcała przewoźników autobusowych;
- Brakuje biletu łączącego transport miejski z kolejowym;
- Główną barierą jest brak jednolitego prawa dotyczącego transportu kolejowego i autobusowego oraz zróżnicowany zakres ulg w transporcie miejskim i regionalnym;
- Duża liczba inwestycji na sieci kolejowej powoduje, że pojawia się problem z układaniem rozkładów jazdy;
- Nie ma jednego organizatora transportu, uwarunkowania polityczne, uwarunkowania kulturowe (konieczny “nakaz z góry”);
- Kryzys energetyczny pokazuje, że transport nie jest wyłącznie elementem polityki socjalnej;
- Trasa Rumia - Gdańsk pokonywana samochodem zajmuje 27 min., transportem publicznym ponad godzinę;
- Potrzeba zmiany ustawy o PTZ;
- Brak zgodności na poziomie władz, szczególnie centralnych, interesy polityczne;
- Pociągi są słabo dostosowane do obsługi ruchu aglomeracyjnego;

- Trudno jest w ramach aktualnego budżetu skomunikować ze sobą wszystkie obszary podmiejskie o każdej porze dnia;
- Funkcjonowanie transportu na żądanie jest abstrakcyjne dla przeciętnego mieszkańca obszaru;
- System transportowy jest nieskoordynowany, dublują się połączenia kolejowe i autobusowe;
- Wejście gmin w związek komunalny nie wiąże się z dodatkowymi środkami/wpływami do budżetu, tak jak w przypadku związku metropolitalnego;
- Miasto dużo traci w przypadku wycofania się przewoźnika komercyjnego;
- Brak woli współpracy;
- Jeśli się pojawią ustawowe rozwiązania integracyjne, to powstaną nowe problemy;
- Brak jednej wyszukiwarki, brak inwentaryzacji, nie ma jednego rozkładu jazdy, brak informacji, np. o zamkniętych połączeniach szkolnych, z których mogą korzystać tylko uczniowie.

Współpraca i zarządzanie

Możliwe rozwiązania:

- Zarządzanie biorące pod uwagę dobrobyt Metropolii (wspólny cel i działania), a nie tylko cele poszczególnych samorządów;
- Zmuszenie samorządów do udziału w związku transportowym;
- Bodziec ze strony rządowej, mający charakter finansowy;
- Współfinansowanie przewozów;
- Mechanizm monitoringu jakości z perspektywy pasażera;
- Cykliczne spotkania rozkładowe (gminy+UMWP) przeprowadzane na rok przed wprowadzeniem rozkładu;
- Dyskusja o założeniach infrastrukturalnych z wyprzedzeniem;
- Efektywność energetyczna, fotowoltaika;
- Transport kombinowany, łączenie środków.

Priorytety:

- Znalezienie konsensusu politycznego pomiędzy władzami miast rdzeniowych;
- Pokazanie politykom jakie korzyści finansowe wynikają dla samorządów po integracji transportu;
- Prowadzenie działań edukacyjnych w celu wywołania presji społecznej na zrównoważoną mobilność;
- Pokazanie negatywnych skutków obecnych rozwiązań w wymiarze finansowym i politycznym;
- Pokazanie korzyści PR i optymalizacji zatrudnienia;

- Lobbowanie OMGGS i większych miast w celu przekonania niezdecydowanych do dołączenia do związku transportowego;
- Ludzie i ich potrzeby, nie liczby;
- Transport publiczny powinien być rozwijany, bo daje alternatywę;
- Promowanie zmian ustawowych, m.in. ustawy o ulgach w transporcie, ustawy metropolitalnej.

Główne wyzwania/przeszkody

- Gminy, które nie uczestniczą w kosztach transportu;
- Urbanizacja północnej części Metropolii;
- Brak wystarczającej determinacji samorządów we wprowadzaniu zmian sprzyjających zrównoważonej mobilności;
- Przełożenie głosu społecznego na wolę decydentów;
- Część samorządów ma wolę do wprowadzania zmian w transporcie zbiorowym, ale brak im wystarczających środków na realizację tych zmian;
- Brak zainteresowania pasażerem, tabor ważniejszy od ludzi;
- Pasażer postrzegany jako towar;
- Kryzys energetyczny;
- Koszty w transporcie, trzykrotny skok z 90 z 280 mln na poziomie województwa.

Ruch pieszcy, rowerowy, UTO i planowanie przestrzenne

Możliwe rozwiązania:

- Ułatwienia w korzystaniu z infrastruktury przesiadkowej dla użytkowników;
- Plany otoczenia węzłów przesiadkowych w celu intensyfikacji zabudowy i zagospodarowania terenu na obszarach o dobrym dostępie do infrastruktury przesiadkowej;
- Rozwój infrastruktury B&R przy węzłach przesiadkowych;
- Audyt i modernizacja przystanków kolei pod kątem przyjazności dla pieszych. Rozbudowa infrastruktury przystankowej w celu poprawy dostępności pasażerskiej i lepszego powiązania z otoczeniem;
- Zapewnienie zieleni jako elementu infrastruktury przesiadkowej;
- Poprawa możliwości przewozów rowerów środkami transportu dzięki modernizacji taboru, dostosowaniu taryf i poprawy informacji o zajętości pojazdów;
- Powiązanie infrastruktury przesiadkowej z sieciami tras rowerowych dowozowych;
- Realizacja tras dojazdowych międzygminnych;

- Wyłączenie sterowania światłami, zmiana sekwencji światel, wyznaczanie nowych przejść dla pieszych przy przystankach transportu zbiorowego;
- Wykorzystanie narzędzi audytu dostępności pieszej i rowerowej (narzędzie opracowane i wykorzystywane przez BRG).

Priorytety:

- Dążenie do wykorzystania standardów informacyjnych wypracowanych przez OMGGG w projektach węzłów przesiadkowych;
- Wprowadzenie intensywnego zagospodarowania o mieszanym użytkowaniu w bliskiej odległości od transportu zbiorowego;
- Zwiększenie podróży koleją realizowanych przez użytkowników rowerów. Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w dojazdach do punktów przesiadkowych;
- Poprawa dostępności pieszej do infrastruktury przesiadkowej;
- Poprawa komfortu pasażerów i wygody korzystania przystanków transportu zbiorowego dla pieszych;
- Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w przejazdach międzygminnych;
- Poprawa wiedzy jednostek planistycznych i lepsze przygotowanie MPZP pod względem rezerwowania terenów pod ciągi piesze i rowerowe.

Główne wyzwania/przeszkody:

- Brak koordynacji ze standardami PKP. Różne standardy, regulaminy i taryfy stosowane przez gminy, operatorów;
- Koszt realizacji infrastruktury rowerowej ponoszony przez gminy. Brak świadomości konieczności zapewnienia infrastruktury rowerowej prowadzącej do węzłów przesiadkowych przez gminy;
- Perony z pojedynczym wejściem, ograniczona dostępność (wysokie schody, daleko od przystanków transportu kołowego);
- Koszt realizacji terenów zieleni, brak dostępnej przestrzeni do realizacji terenów zieleni publicznej;
- Brak miejsc w istniejącym taborze (szynobusy, pociągi Polregio jeżdżące po infrastrukturze PKM są przepełnione), polityka przewoźników;
- Koszt realizacji infrastruktury rowerowej leży po stronie gmin. Różne standardy wykonania dróg rowerowych w różnych gminach;
- Ograniczenia prawne;

	<ul style="list-style-type: none"> – Brak środków na przygotowanie MPZP i wykupy terenów w celu przeciwdziałania chaotycznemu rozwojowi zabudowy. – Problem zakorkowanych dróg dojazdowych do rdzenia, przy bardzo słabej alternatywie w postaci oferty transportu zbiorowego; – Parkingi buforowe budowane przy węzłach w gminach zabierają atrakcyjne tereny mieszkańcom okolicy (np. węzeł w Tczewie); – W szczególności gminach wiejskich trudne jest zachęcenie mieszkańców do rezygnacji z samochodu. Konieczna jest silna alternatywa; – Brak lub niewystarczająca ilość miejsc parkingowych przy przystankach transportu zbiorowego (w tym dla autobusów);
<p>Ruch zmotoryzowany</p>	<p>Możliwe rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzenie podziału na SUMP miejski i metropolitalny o różnych celach głównych: SUMP miejski: Rozwój środków aktywnego transportu; – SUMP metropolitalny: Rozwój systemu transportu zbiorowego; – Rozważenie opłacalności incydentalnych podróży grupowych różnymi środkami transportu; – Wykonanie analiz i badań efektywności (w tym ekonomicznej) różnych strategii obsługi transportu; – Dostrzeżenie innych środków transportu zmotoryzowanego poza samochodem, np. motocykli, skuterów; – Ujednolicenie zasad korzystania z pasów autobusowych. Należy się spodziewać wzrostu udziału ekologicznych środków transportu (motocykle i skutery elektryczne, samochody elektryczne itd.); – Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu i egzekwowanie przestrzegania przepisów, co może zwiększyć przepustowość, według uczestnika badanie mniej zdarzeń drogowych oznacza mniej zatorów (niepotrzebny trzeci pas na Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta); – Wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości; – Kampanie promocyjne wskazujące możliwości alternatywnego podróżowania na poszczególnych relacjach; – Działania miękkie promujące i kształtujące zachowania transportowe oraz promujące alternatywne środki transportu i zmiany w organizacji ruchu; – Zwiększona dostępność dla osób o szczególnych potrzebach, zestaw standardów dostępności;

- Uwzględnienie upowszechnienia zdalnej formy pracy w planowaniu rozwoju systemu transportowego;
- Zachęcanie do korzystania z alternatywnych środków transportu, a nie zniechęcanie do korzystania z samochodu;
- Ograniczenie możliwości wjazdu samochodem do miast;
- Tworzenie stref ograniczonej dostępności samochodem;
- Wprowadzenie stref czystego transportu;
- Organizacja systemu parkowania;
- Wzięcie pod uwagę kolejności działań - restrykcje mogą spowodować silny opór społeczny, stąd też konieczne jest najpierw zapewnienie odpowiedniej jakości alternatywy dla dojazdu do miejsc z ograniczoną dostępnością;
- Rozwój węzłów przesiadkowych (P&R), w tym przede wszystkim parkingów buforowych (np. Kielnieńska, Lipce, Kowale, Rębiechowo);
- Rozbudowa infrastruktury dookoła węzłów wraz ze strefami parkingowymi;
- Zaprzestanie zniechęcania pasażerów do korzystania z P&R i usług transportu zbiorowego (poprawa niezawodności usług);
- Budowa dróg rowerowych dojazdowych do węzłów oraz miast (powiatowych) i większych miejscowości;
- Budowa parkingów buforowych poza atrakcyjnymi dla mieszkańców przestrzeniami;
- Realizowanie większej ilości węzłów o mniejszej skali;
- Ostrożne lokowanie P&R w centrum albo blisko centrum;
- Wzmocnienie polityki parkingowej miast poprzez bardziej drastyczny wzrost opłat za parkowanie wraz ze zwiększeniem oferty transportu zbiorowego;
- Zmiana podejścia do wskaźników parkingowych; Skrócenie czasu dojazdu transportem zbiorowym do rdzenia;
- Współpraca zakładów transportowych rdzenia i gmin podmiejskich, np. rozbudowa komunikacji autobusowej dla Gminy Miejskiej Pruszcz Gdański i budowa komunikacji autobusowej z ZTM dla Gminy Pruszcz Gdański;
- Wprowadzanie buspasów, priorytetu dla transportu zbiorowego jako alternatywy dla samochodów;
- Wzrost przepustowości usług transportu zbiorowego kolejowego na Półwysep Helski;
- Wzrost jakości usług transportu zbiorowego, w tym komfortu dojazdu.

Priorytety:

- Współdziałanie i uzupełniająca rola SUMPów metropolitalnego i miejskiego;
- Ważne są połączenia codzienne i tutaj jest duże pole do budowania alternatywy dla przejazdów samochodowych.

Główne wyzwania/przeszkody:

- Obecna koniunktura gospodarcza;
- Opór społeczny (m.in. za duże ceny, ograniczanie dostępności);
- Strefy czystego transportu wpływają na dostępność, ograniczając ją osobom, których nie stać na samochód o wysokiej normie spalin;
- Trudne jest ograniczanie ruchu samochodowego, kiedy alternatywa w postaci usług transportu zbiorowego jest nieatrakcyjna.

Uzupełnienie do tematu związanego z transportem zmotoryzowanym:

Uczestnicy warsztatów w zdecydowanej większości dostrzegają problematykę funkcjonowania transportu samochodowego w metropolii i podzielają słuszność konieczności podejmowania działań dążących do racjonalizacji wykorzystania prywatnych samochodów osobowych w zaspokajaniu potrzeb transportowych mieszkańców.

Na podstawie głosów uczestników warsztatów działania te można podzielić na dwa rodzaje: związane z wprowadzaniem ograniczeń dla samochodów oraz z podnoszeniem atrakcyjności alternatywnych środków transportu względem transportu samochodowego.

W zakresie działań ograniczających wskazano na następujące rozwiązania:

- ograniczanie możliwości wjazdu samochodem do miast – poprzez ograniczenia przepustowości układu drogowego, wprowadzanie opłat za wjazd i inne;
- tworzenie stref o ograniczonej dostępności – przede wszystkim w obszarach centralnych miast (tzw. strefa A), do tych stref możliwość wjazdu miałyby jedynie wybrane grupy osób (np. mieszkańcy danego obszaru, przedsiębiorcy, dostawcy itp.);
- tworzenie stref czystego transportu (zielone strefy) – obszary o dopuszczonym ruchu pojazdów spełniających warunki w zakresie norm emisji zanieczyszczeń, strefy te należy wprowadzać w obszarach centralnych miast;
- organizacja systemu parkowania – zarządzanie liczbą miejsc parkingowych oraz opłatami za parkowanie; wskazano również na konieczność rewizji wskaźników parkingowych dla poszczególnych stref miasta – za przykład podano obiekty handlowe typu dyskont na obszarach centralnych w miastach, wokół których przestrzeń jest przeznaczona na miejsca parkingowe przekraczające swym rozmiarem powierzchnię obiektu handlowego;
- wyznaczanie stref płatnego parkowania – w tym zakresie uczestnicy warsztatów wskazali na dwa podejścia:

- zaostrzenie opłat – obecne stawki są za niskie i nie skutkują pożądanymi efektami – nadal liczba samochodów zaparkowanych w tych strefach jest zbyt duża, a rotacja za mała;
- ostrożne zarządzanie opłatami – wprowadzenie zwiększonych opłat za parkowanie może skutkować faworyzacją bogatszych mieszkańców i nierównym traktowaniem mieszkańców mniej zamożnych. Podobne zagrożenie może występować w przypadku wprowadzenia stref czystego transportu – jeśli warunki będą zbyt wysokie, tylko najbogatsi mieszkańcy z nowymi samochodami będą mogli wjeżdżać do danej strefy. W efekcie możemy mieć do czynienia z pogłębieniem podziału społecznego.

Wskazano także, że powyższe ograniczenia należy wprowadzać równoległe z rozwojem oferty transportu zbiorowego oraz podnoszeniem jakości i atrakcyjności świadczonych usług przewozowych.

W zakresie działań mających na celu podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego względem samochodowego wskazano na następujące najważniejsze działania (kwestię tę opisano skrótowo z uwagi na zakres grupy tematycznej):

- skrócenie czasu dojazdu transportem zbiorowym do rdzenia – aby był on bardziej konkurencyjny względem czasu dojazdu samochodem. Wskazano na problem zatorów drogowych na drogach dojazdowych do rdzenia, w których utykają również autobusy generując opóźnienia względem rozkładu jazdy;
- wyznaczanie dedykowanych pasów dla autobusów, nadających priorytet pojazdom transportu zbiorowego oraz skracających czas przejazdu. Wskazano na potrzebę utworzenia korytarzy transportowych z buspasów do obszarów centralnych już od granicy gminy, tak aby sąsiednia gmina miała możliwość przedłużenia korytarza na swoim obszarze. Dobrym przykładem takich możliwości jest miasto Gdynia, które planuje utworzenie pasa autobusowego między ul. Dąbka, a Placem Konstytucji. Takie rozwiązanie stwarza możliwość gminie Kosakowo na utworzenie ciągłego korytarza autobusowego, np. od Pierwoszyna aż do śródmieścia Gdyni;
- wyraźne podniesienie niezawodności usług transportu zbiorowego – liczne awarie, opóźnienia, niedostosowane do potrzeb pasażerów rozkłady jazdy przyczyniają się do zniechęcenia mieszkańców do korzystania z usług transportu zbiorowego;
- wzrost poziomu komfortu usług transportu zbiorowego w rozumieniu: krótszego czasu oczekiwania na pojazd, skrócenie czasu przesiadki (koordynacja linii), zapewnienia miejsca siedzącego przy dłuższych przejazdach (np. powyżej 20 minut).

Powyższe dwa zestawy działań były uzupełniane przez uczestników podkreśleniem istotnej roli węzłów przesiadkowych z systemem Parkuj i Jedź (P&R). W tym zakresie wskazano na:

- konieczność rozbudowy infrastruktury dookoła węzłów wraz ze strefami parkingowymi. Podkreślono, że obecne zaniedbania w tym zakresie powodują zniechęcenie mieszkańców do korzystania z P&R i usług transportu zbiorowego;
- budowę parkingów buforowych zlokalizowanych na obrzeżach miast przy przystankach obsługiwanych przez transport zbiorowy umożliwiający szybki dojazd do obszarów centralnych – wskazano przede wszystkim na przystanki transportu szynowego, ale również na możliwości utworzenia połączeń szybkich autobusów w postaci systemu BRT(ang. *Bus Rapid Transit*, szybki transport autobusowy) lub korytarzy ciągłych pasów autobusowych, w zakresie przestrzennym Gdańska wskazano na podstawowe lokalizacje: Kielnieńska, Lipce, Kowale (po uruchomieniu linii PKM Gdańsk Południe), Rębiechowo, Matarnia, Port Lotniczy;
- rozwój sieci połączeń autobusowych w gminach podmiejskich, zintegrowanych z miejską siecią transportu zbiorowego;
- wzrost zdolności przewozowej i przepustowości infrastruktury transportu zbiorowego (np. na Półwyspie Helskim);
- potrzebę budowy miejsc parkingowych (nawet tylko kilku, kilkunastu) przy ważniejszych przystankach autobusowych i kolejowych w gminach wiejskich, aby była możliwość pozostawienia samochodu w sposób uporządkowany i bezpieczny;
- konieczność rozważenia miejsc lokalizowania parkingów w systemie P&R – przedstawiciele miast wskazali na problematykę budowania tego rodzaju parkingów przy dworcach kolejowych w centrach miast, co skutkuje zjawiskiem przyjazdu mieszkańców z gmin ościennych do centrum miasta w celu pozostawienia samochodu i dojazdu do rdzenia metropolii transportem kolejowym. Zalecane jest, aby tego rodzaju węzły były utworzone przede wszystkim poza obszarami centralnymi, które dodatkowo będą charakteryzowały się większą dostępnością i dogodnością dojazdu samochodem;
- konieczność analiz lokalizacji P&R z uwzględnieniem oferty przewozowej transportu zbiorowego – mieszkańcy nie są chętni do korzystania z tego rodzaju parkingów, jeśli oferta przewozowa jest niewystarczająca. W takim przypadku mieszkańcy decydują się na dojazd do innych parkingów P&R, często zlokalizowanych w większych miejscowościach – obciążając tym samym układ drogowy tych miejscowości.

Wskazano również na potrzebę budowy dróg dla rowerów umożliwiających dojazd do węzłów przesiadkowych, ale także do większych miejscowości z obszarów sąsiadujących, podawano odległość 10 km za odpowiednią dla dojazdów rowerem. Oprócz powyższych zagadnień poruszono również następujące wątki:

- Należy dostrzec możliwości innych środków transportu zmotoryzowanego niż samochodu – jak na przykład motocykli, skuterów. Należy rozważyć czy nasze działania powinny również wspierać te formy transportu, które są mniej szkodliwe względem samochodu. Ponadto należy ujednoclić zasady m.in. korzystania z pasów autobusowych przez tego rodzaju pojazdy. Aspekt ten jest

szczególnie istotny z uwagi na spodziewany wzrost udziału ekologicznych środków transportu tego typu;

- Istotna jest rola kampanii edukacyjnych i promocyjnych zarówno kształtujących przyzwyczajenia i zachowania transportowe mieszkańców, ale także wskazujących możliwości alternatywnego podróżowania w poszczególnych relacjach – przykładem mogą być plakaty/billboardy wskazujące kierowcom, że „koleją możesz dojechać do rdzenia w X minut – nie stój w korkach”;
- Konieczne jest usprawnienie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu i egzekwowanie przestrzegania przepisów przez kierowców, a tym samym dążenie do zmniejszania ilości zdarzeń drogowych, co może skutkować zwiększeniem dobowej przepustowości poszczególnych odcinków drogowych (np. na Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta). Można to realizować na przykład przez odcinkowy pomiar prędkości. Stwierdzono, że tego rodzaju działania mogą wykazać brak zasadności budowy trzeciego pasa na ZOT;
- W procesie planowania rozwoju transportu i w analizach transportowych należy uwzględnić zmiany formy pracy (praca zdalna) oraz nowe zachowania transportowe mieszkańców wynikające z nowych uwarunkowań;

Kilkukrotnie w różnych grupach podkreślano znaczenie i zakres SUMP-a dla miast i dla metropolii, wskazując na ich nieco odmienną charakterystykę, ale także konieczność zachowania spójności tych dokumentów. SUMP-y miejskie są zazwyczaj ukierunkowane na rozwój środków transportu z grupy aktywnej mobilności (rowery, hulajnogi, UTO i inne) oraz transportu zbiorowego, co jest pochodną typowych odległości podróży i pojedynczych przemieszczeń. Tymczasem SUMP-y dla metropolii powinny dostrzegać także kwestie dłuższych podróży związanych z dojazdami do większych i mniejszych miast i miejscowości – czyli podróży międzygminnych. Zatem w tego rodzaju dokumentach nacisk jest kładziony przede wszystkim na transport zbiorowy z uzupełnieniem systemu w postaci transportu rowerowego, pieszego, ale także samochodowego. Na ten ostatni aspekt – rolę samochodu osobowego w podróżach poza rdzeniem – wskazali przedstawiciele samorządów mniejszych miast oraz gmin wiejskich, podkreślając, że dla niektórych relacji obejmujących dojazdy do węzłów przesiadkowych, przystanków kolejowych oraz dojazdów do mniejszych miejscowości z obszarów wiejskich lub o rozproszonej zabudowie transport samochodowy będzie optymalnym sposobem podróżowania. Wskazano na trudność i ogromne koszty kształtowania oferty przewozowej dla tego rodzaju relacji oraz konieczność analizy racjonalności tego rodzaju działań.

W nawiązaniu do powyższej problematyki wskazano także konieczność zapewnienia dostępności samochodem do poszczególnych obszarów i obiektów użyteczności publicznej dla osób o szczególnych potrzebach, np. o ograniczonej zdolności ruchowej. W tym zakresie zasugerowano opracowanie odpowiednich, jednolitych standardów dla metropolii.

W kontekście całości problematyki z uwzględnieniem zaproponowanych działań podczas warsztatów wskazano na potrzebę przeprowadzania analiz i badań efektywności (ekonomicznej, społecznej, środowiskowej, technicznej) różnych

rozwiązań i strategii rozwoju i obsługi transportu. Podejmowanie wybranych działań w poszczególnych lokalizacjach powinno zostać poddane uszczegółowionej analizie dążąc do ograniczenia ryzyka wdrożenia rozwiązania, które globalnie, sumarycznie skutkować będzie negatywnymi efektami w całkowitym bilansie oceny jakości życia mieszkańców metropolii.

W dyskusjach niekiedy podkreślano, że działania związane z rozwojem i ulepszaniem systemu transportowego w metropolii nie powinny być ukierunkowane na zniechęcanie do korzystania z samochodu, ale na zachęcanie do korzystania z alternatywnych środków transportu.

3.2. Wywiady FGI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu

3.2.1. Mobilność wśród osób z niepełnosprawnościami (20.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> – Nowe połączenia komunikacyjne powinny być tak tworzone, aby mogły być użytkowane przez wszystkich. Infrastruktura niedawno oddanej do użytku kolei metropolitalnej nie jest przystosowana do korzystania z niej przez osoby o ograniczonych możliwościach mobilnościowych (wysokość peronów, niedostosowany tabor - wysoki próg przy wejściu do pojazdu). Kolej stanowi duże ułatwienie w przemieszczaniu się dla mieszkańców OMGGs, ale osoba z niepełnosprawnością nie jest w stanie niej samodzielnie korzystać.
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> – W standardach powinno być uwzględnione odpowiednie oznakowanie fakturowe i udźwiękowienie przystanków i węzłów dla osób słabowidzących i niewidzących, a także informacja zapisana w alfabecie Braille'a stanowiącym uniwersalną formę przekazu informacji. – Istotny jest dostęp do informacji o możliwości przesiadania się z jednego środka transportu na drugi oraz dostępność infrastruktury węzłów dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się dającej możliwość wyboru trasy dojścia. – Konieczne jest zwrócenie uwagi na rozwój transportu autonomicznego i możliwość jego wykorzystania w zakresie transportu publicznego. W perspektywie wizji SUMP-u do 2040 roku możliwe uwzględnienie jako projektu pilotażowego transportu "na życzenie", jako

	<p>tańszej (biorąc pod uwagę uruchomienie regularnych linii transportu zbiorowego o odpowiedniej częstotliwości) i szybszej od obecnie działających środków transportu zbiorowego formy transportu na krótszych odcinkach.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzenie ogólnodostępnego transportu na żądanie, zapewniającego połączenie do najbliższego węzła, przystanku umożliwiłoby aktywizację osób starszych, które często nie wychodzą z domu, bo mają ograniczone możliwości przemieszczania się. – Utrudnieniem dla podróżujących jest niejednorodny system ulg biletowych, który w różny sposób funkcjonuje w poszczególnych obszarach Metropolii.
<p>Parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Konieczne jest uporządkowanie polityki parkingowej na całym obszarze OMGGS w zakresie weryfikacji kart parkingowych, zwolnienia z opłat czy wyznaczania miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych blisko celów podróży (szczególnie uwzględnianie ich lokalizacji w centrach miast przy obecnym trendzie ograniczania w tych przestrzeniach ogólnej liczby miejsc parkingowych). Informacja o opłatach za parking powinna znajdować się bezpośrednio przy wyznaczonym miejscu.
<p>Rowery/UTO/ piesi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ścieżki rowerowe powinny mieć oznaczenia z informacją jaka nawierzchnia jest na poszczególnych odcinkach. – Na terenie OMGGS powinna obowiązywać jednolita polityka dotycząca parkowania hulajnóg elektrycznych – możliwość włączenia działania jako element metropolitalnej polityki. Obecnie pozostawiane na ścieżkach pieszych i rowerowych urządzenia stanowią duże utrudnienie szczególnie dla osób z dysfunkcją wzroku i ruchu. – Tworzenie infrastruktury dla pieszych i rowerów powinno uwzględniać zagospodarowanie w atrakcyjny sposób przestrzeni służącej odpoczynkowi. Zielona infrastruktura towarzysząca trasom rowerowym i pieszym poprawiłaby komfort podróży. – Stacje ładowania pojazdów elektrycznych powinny uwzględniać możliwość ładowania rowerów elektrycznych, skuterów i wózków o napędzie elektrycznym ułatwiających przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Uwzględnienie w sekcji promocji i działań edukacyjnych proponowanych w SUMP edukacji społecznej w zakresie dbania o wspólne dobro jakim są chodniki,

	<p>ciągi piesze, rowerowe czy wnętrza tramwajów i autobusów.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kluczowy w połączeniu komunikacyjnym obszarów jest dostęp do informacji. W zakresie wyposażenia przystanków komunikacji publicznej zgłoszona została uwaga o możliwości umieszczenia informacji o rozkładzie jazdy po obu stronach wiaty przystankowej. Stworzenie na terenie OMGGS aplikacji, uwzględniającej ograniczenia przemieszczania się, która ułatwiłaby poruszanie się osobom niepełnosprawnym. Aplikacja na podstawie zgromadzonych informacji wskazywałaby najlepszą drogę dojścia do celu/przystanku, możliwość wyboru środka transportu oraz byłaby źródłem wiedzy o możliwościach przesiadki i o rozkładzie jazdy. Aplikacja mogłaby uwzględniać zgłoszone problemy w zakresie znajdowania najbliższego miejsca parkingowego czy informacji (szczególnie w przypadku infrastruktury kolejowej komunikatów o stanie wind i podnośników), które stanowią często jedyny sposób na korzystanie z tych przestrzeni przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się. Aplikacja powinna działać jako “aplikacja matka”, która łączyłaby się z innymi aplikacjami lokalnymi oraz tymi przygotowanymi w ramach dostępności poszczególnych obiektów.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na szczególne uwzględnienie w działaniach obszarów położonych peryferyjnie względem aglomeracji. Wszystkie gminy powinny mieć dostępną informacyjnie i przestrzennie infrastrukturę związaną z transportem. – OMGGS ma wypracowaną strategię na rzecz poprawy jakości życia osób z niepełnosprawnościami. Poszczególne gminy powinny mieć wypracowane procedury wdrażania uniwersalnych standardów w oparciu o uwarunkowania lokalne. Określone w lokalnych strategiach poprawy dostępności działania i ich hierarchia stanowiłaby odpowiedź na zdiagnozowane w wyniku wywiadu potrzeby mieszkańców danego obszaru. – Opracowanie i wdrażanie wspólnych standardów w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej węzłów przesiadkowych powinno uwzględniać możliwość odróżnienia regionów, np. poprzez elementy charakteryzujące dany obszar.
<p>Rozwój OMGGS</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wdrażanie i monitoring SUMP. Świadome działania idące za wiedzą powinny podkreślać rangę materiału

i umożliwić dostępność dla maksymalnej liczby mieszkańców.

Uwagi ogólne do definiowania obszarów, celów i działań:

- Uwaga do Celu I – Poprawa dostępności transportu zbiorowego. Cel może być różnie rozumiany ze względu na pojęcie dostępności. Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami jako cel horyzontalny może mieć odzwierciedlenie w celu szczegółowym lub poprzez dodanie oprócz wskaźnika ogólnego mierzącego dostępność ogólnie, wskaźnika określającego dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami.
- Uwaga do wyznaczania obszarów działań. Aspekt ekologiczny ma swoje odzwierciedlenie w pakiecie 6, natomiast nie ma pakietu dotyczącego dostępności i projektowania uniwersalnego. Propozycja zmiany nazwy pakietu na tak aby uwzględniał zrównoważone środowisko pod względem klimatu i jakości życia mieszkańców.
- Uwaga do nazwy pakietu 2. Nie istnieją standardy dostępności metropolitalne, w proponowanym działaniu chodzi o strategię.

3.2.2. Rozwój przestrzenny (22.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none">– Uwaga do uszczegółowienia działania 6.2.1 - wcześniej podjęto już próbę standaryzacji dokumentów planistycznych gmin OMGGS (BRG), problem stanowiło różne podejście gmin do opracowań planistycznych. Jak by to miało wyglądać w praktyce, kiedy niektóre miasta mają swoje pracownie miejskie, a niektóre korzystają z usług prywatnych pracowni? Jaki jest pomysł na wdrożenie standardów, zobligowanie gmin do przestrzegania standardów i kto byłby odpowiedzialny za przygotowanie takiego dokumentu?– Uwaga do działania 6.2.1 - rekomendacja do konsultowania przez członków OMGGS przygotowywanych planów ogólnych i nowych inwestycji z OMGGS.– W ramach określania bilansu część gmin powinna ograniczyć i uporządkować swoje plany związane z rozwojem przestrzennym w ramach wspólnej polityki metropolitalnej.– Uwaga do uszczegółowienia działania 6.2.1 i jego wykonalności - pojęcie standaryzacji dokumentów może zostać rozumiane dwojako (grafika opracowania lub metodologia jego wykonania). W zakresie dialogu

terytorialnego i wytycznych dla gmin do planowania, działanie jest słuszne w założeniu, ale nadchodząca reforma planowania będzie wyzwaniem logistycznym, podobnie jak różny poziom opracowań prezentowany przez prywatne biura.

- Uwaga odnośnie do koordynacji działań w ramach standaryzacji dokumentów. Podkreślano brak spójności dokumentów planistycznych gmin ze sobą sąsiadujących przy ich granicach. Dodatkowo wskazano konieczność wyznaczenia jednostki odpowiadającej za merytoryczną koordynację działań, wskazując PBPR i OMGGS.
- W gminach ze sobą sąsiadujących jest zbyt duża powierzchnia pod zabudowę i nie jesteśmy (jako gminy) w stanie zmienić przeznaczenia tych terenów na inne funkcje. Ponadto metodologia przyjęta w ustawie promuje gminy podmiejskie, bazując na podstawie obecnego wzrostu mieszkańców.
- Prośba o wskazanie relacji pomiędzy bilansem metropolitalnym a bilansem dla poszczególnych miast i gmin. W momencie przygotowywania planów ogólnych/studiów, bilans metropolitalny będzie wskazówką dla gmin w zakresie wyznaczania rezerw terenów pod zabudowę. Bilans metropolitalny będzie przede wszystkim inwentaryzował dane dotyczące planowanych rezerw terenów pod zabudowę w OMGGS, co ułatwi wykonywanie analiz i prognoz na poziomie metropolitalnym.
- Sposób prowadzenia polityki przestrzennej w każdej gminie wygląda inaczej. Wśród samorządów, szczególnie tych z mniejszych gmin, widoczna jest mała świadomość kosztów inwestycji infrastrukturalnych, które pociągają za sobą uchwalanie planów miejscowych dopuszczających zbyt dużo zabudowy. Metropolia powinna wdrożyć działania doradcze względem gmin OMGGS polegające na edukowaniu i informowaniu samorządów o zmianach wynikających z reformy oraz umożliwieniu konsultacji w zakresie rozwoju i planowania przestrzennego.
- Uwaga do działania 6.1.2., do sposobu realizacji ((A.) Inwestycje na terenach powyżej 0,5 ha) - działanie powinno być doprecyzowane – jakiego etapu planowania lub realizacji inwestycji dotyczy (etap inwestycji budowlanej czy sporządzania masterplanów). Dla masterplanów przyjęty obszar 0,5 ha jest za mały. Daną powierzchnię należy uśrednić w kontekście stref obszaru

**Współpraca
metropolitalna**

- metropolitalnego, albo sprecyzować, że chodzi o inwestycję budowlaną.
- Uwaga do działania 1.2.4 - wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego czy wszelkich korytarzy transportowych powinno uwzględniać środowisko przyrodnicze. Właściwe jest także zawarcie tego w nazwie działania.
 - Uwaga do działania 6.1.3 w zakresie konieczności wykonywania planów miejscowych dla otoczenia węzłów, zamiast masterplanów. Plan miejscowy jako prawo lokalne ma umocowanie prawne i łatwiej będzie egzekwować założenia opracowania, a masterplany i tak w później stanowią wytyczną dla tworzenia opracowań planów miejscowych (mnożenie ilości pracy).
 - Działanie związane z uwzględnieniem lokalizacji usług publicznych w sąsiedztwie węzłów- powinna tu być brana pod uwagę własność gruntu. Lokalizacja celów publicznych wiąże się z koniecznością wykupu gruntów i ewentualnych umów z inwestorem prywatnym. Podano w wątpliwość wzajemną zależność realizacji węzła z koniecznością lokalizacji usług publicznych, argumentując, że czasem usługi lepiej zlokalizować bliżej mieszkańców, niekoniecznie tuż przy węźle.
 - Wybór rozwiązania i tworzenie infrastruktury transportowej, rozwijanie transportu publicznego, ścieżek rowerowych i ruchu pieszego powinno być dostosowane do uwarunkowań lokalnych.
- Uwaga do działania 4.3.2. - kontekście powstania wspólnej bazy danych zachodzi konieczność doprecyzowania kto odpowiedzialny byłby za gromadzenie danych i dysponowanie nimi. Zwrócono uwagę na konieczność powołania koordynatora w ramach OMGGs, który zajmowałby się kontrolą wiarygodności danych, umożliwiając ich porównanie. Czy baza ograniczać się będzie do danych ogólnodostępnych, czy przewidziany jest zakup danych w ramach projektów? Rekomendacja o poszerzenie zakresu danych do analiz o dane BIG DATA, wprowadzenie wspólnych oznaczeń w ramach gromadzenia danych, sporządzenie instrukcji do przekazywania danych dla gmin, uwzględnienie danych gromadzonych w ramach geoportalu rządowego, coroczną aktualizację danych.
- Brak umocowania prawnego do gromadzenia danych, konieczność powołania nie tylko samego koordynatora, ale całego zespołu (pozyskiwanie danych, ich

	<p>transformacja i udostępnianie gminom, sporządzanie bilansów, identyfikowanie problemów i potrzeb, identyfikowanie terenów inwestycyjnych, narzędzie doradcze dla gmin w zakresie planowania).</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dla mniejszych gmin często najważniejszy jest dostęp do rdzenia metropolii, dlatego transport indywidualnym samochodem dla tego obszaru ma duże znaczenie. Ze względu na brak połączeń lub ich niewielką częstotliwość, mieszkańcy są zmuszeni do korzystania z własnych samochodów, czy to w dojeździe do węzła, czy do samego Trójmiasta. W opracowaniu najistotniejsza powinna być polityka gmin wchodzących w zakres OMGGS poza rdzeniem (wysoka świadomość rdzenia - w strategii dla Gdańska działania w kierunku mniejszych gmin są już uwzględniane).
Rozwój OMGGS	<ul style="list-style-type: none"> – W działaniach należy uwzględnić poprawę dostępu do informacji na terenie OMGGS i budowę wspólnej infrastruktury informacyjnej w formie bazy danych.

3.2.3. Zrównoważony transport i mobilność (23.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> – Działanie 1.1.1 bardziej pasuje do obszaru współpracy niż transportu kolejowego. Czasem ciężko jest się odnaleźć w strukturze dokumentu. – Działanie 1.1.4 – w sposobie realizacji jest wpisane, że działanie będzie miało miejsce poza rdzeniem metropolii, a jest ono przypisane dla metropolii – prawdopodobnie wymaga korekty.
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> – Integracja taryfowa i organizacyjna powinny być głównym działaniem SUMP OMGGS, choć w ocenie uczestnika spotkania jest to średnio realistyczny cel – jednak nie powinno się ograniczać działań podejmowanych w celu jego realizacji. – W chwili obecnej, przy niskim poziomie współpracy samorządów, tworzenie nowej jednostki (Metropolitalnego Zarządu Transportu) lub zmiany organizacyjne w MZKZG są bezcelowe i wprowadzą dodatkowe zamieszanie. Priorytetem powinno być stworzenie jednego, przejrzystego, logicznego, łatwego w użytkowaniu systemu taryfowego. Łączenie w ramach tego systemu samochodów współdzielonych lub rowerów współdzielonych może być zbyt ambitnym celem na ten moment. Niekoniecznie trzeba do tego tworzyć nowe jednostki. System na początku powinien

- objąć Trójmiasto, potem aglomerację, a następnie być stopniowo rozszerzany na Metropolię.
- Razem z rozbudową infrastruktury, np. budową węzłów integracyjnych, powinna iść oferta transportu zbiorowego i wprowadzanie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwość.
 - W pojazdach transportu zbiorowego powinna pojawiać się informacja o możliwości przesiadki na inny środek transportu wraz z informacją, o której dany środek transportu odjeżdża. Opcja minimum to taka informacja o przesiadce na peronie lub przystanku, ale najlepiej, jeśli pojawi się jeszcze w pojeździe. Dane do takiego rozwiązania są już zbierane. Proponowane rozwiązania powinny dążyć do krańcowej wygody, tak, żeby przemieszczać się transportem zbiorowym w możliwie najłatwiejszy sposób. Proponowane rozwiązania funkcjonują np. w Warszawie.
 - Jest dużo różnych oczekiwań od użytkowników planerów podróży. Włączenie do planera rowerów i hulajnóg może skomplikować system, bo będzie musiał on uwzględniać preferencje użytkownika, np. niechęć do jazdy hulajnogą.
 - Cel operacyjny 4.1. – zwiększenie świadomości z zakresu transportu i mobilności jest istotne także wśród urzędników, nie tylko ze strony ludności. Adekwatnie powinno być dodane działanie.
 - Audyty powinny być wykonywane również pod kątem przebiegu tras transportu zbiorowego, np. czy ich przebieg w obrębie węzłów przesiadkowych jest optymalny – przebieg autobusu przy węźle Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni jest przykładem zbędnie wydłużonej trasy.
 - Przystanki, które posiadają bariery architektoniczne powinny być oznaczone. Takie ostrzeżenie np. jako głosowe, powinno pojawić się w pojazdach oraz na przystankach.
 - Powinno się przeprowadzić audyty dotychczas zrealizowanych miejsc przesiadkowych, wskazać rzeczy, które wymagają naprawy oraz wyciągnąć wnioski do kolejnych inwestycji. Wiele z inwestycji, które zostały zrealizowane np. w ramach budowy PKM posiadają uchybienia i wciąż nie zostały naprawione. Takie działanie jest również spójne z planowanym rozdziałem środków w ramach strategii ZIT, bo według przyjętych kryteriów na terenie Trójmiasta ze środków ZIT możliwa będzie jedynie modernizacja istniejących węzłów.
 - Proponowane rozwiązanie dla Gdańska, to także szybki tramwaj, ponieważ obecnie funkcjonujący nie jest

	<p>atrakcyjny na dłuższych połączeniach (np. w stronę Żukowa wzdłuż Armii Krajowej lub Kartuskiej). Należy jednak rozważyć, czy takie rozwiązanie jest możliwe do zrealizowania oraz gdzie i w jaki sposób można je realizować (rezerwy terenowe pod korytarze transportowe, konkurencja dla PKM południe).</p>
<p>Parkingi P&R</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Uszczegółowić działania 5.1.7. i 5.1.9 – są one opisane zbyt ogólnie. Plan powinien dokładnie określać co należy realizować w ramach tych działań i jak, aby, np. w przypadku inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, ograniczyć lub wykluczyć możliwość rozbudowy dróg, które będą generowały popyt indukowany. Możliwe, że 5.1.9. jako Metropolitalny Pakiet Drogowy nie powinien być wskazywany w SUMPie, bo jest to działanie sprzyjające przede wszystkim rozwojowi dróg. Nawet obwarowanie tego działania poprzez wskazanie rozwoju dróg z korzyścią dla zrównoważonej mobilności może nie być wystarczające i sprzyjać podrójom prywatnym samochodem. Natomiast sama formuła partnerstwa publiczno-prywatnego jest dobrym podejściem, ale powinna dotyczyć inwestycji bezpośrednio związanych ze zrównoważoną mobilnością. – Parkingi buforowe powinny być lokalizowane poza centrami miast.
<p>Rowery/UTO/ piesi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Audyty sieci pieszej i rowerowej pod kątem dostępności do przystanków powinny mieć określone kryteria np. w zasięgu 15 minut dojścia pieszego, tak, aby nie zostały ograniczone np. tylko do 5 m chodnika prowadzącego do przystanku. – Działanie 1.1.2 – dopisać w nazwie działania, że to zwiększenie dostępności rowerowej i pieszej do węzłów lub adekwatnie do tego, co zostało wskazane w opisie realizacji tego działania. – Wskazać lokalizację parkingów B&R na każdym węźle przesiadkowym i przy ważniejszych przystankach transportu zbiorowego.
<p>Logistyka transportowa</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Działanie 3.2.4. związane z budową obwodnic powinno być doprecyzowane jako działanie jedynie dla dróg wojewódzkich lub krajowych, tak, aby nie zostało ono wykorzystane w podróży na małym dystansie lub jako tworzenie dróg o charakterze tranzytowym wewnątrz miast.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Propozycja utworzenia ciała doradczego w zakresie transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności przy OMGGS lub MZKZG, np. Rady Transportu Publicznego.

	<p>Jej celem powinny być regularne spotkania oraz zbieranie informacji od mieszkańców (użytkowników transportu zbiorowego) na tematy związane transportem. Jej spotkania powinny być regularne, nie tylko w czasie, gdy wykonywany jest jakiś projekt. Taka rada obecnie funkcjonuje w Gdańsku (spotyka się minimum raz na kwartał).</p>
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Brakuje wspólnego podejścia do mobilności w obszarze metropolitalnym, np. wspólna rada, wspólne miejsce, gdzie mogą spotykać się politycy, urzędnicy i aktywiści i omawiać problemy i potrzeby związane z mobilnością. Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje w ramach roweru MEVO, są to regularne spotkania w zakresie komunikacji rowerowej. Na spotkaniach uczestnicy dzielą się doświadczeniami, różnymi rozwiązaniami wprowadzanymi w miastach, a także ustalają wspólny front działań. – Wzmacnianie systemów pojazdów współdzielonych jest spójne z celami zrównoważonej mobilności i docelowo powinno być ujęte w całym systemie. Dlatego pojawiają się w SUMP dla OMGGS, który ma dwudziestoletnią perspektywę realizacji celów. Priorytetowym działaniem jest jednak integracja taryfowo-biletowa (jako podstawowe działanie), a później rozszerzanie systemu. – W zakresie systemów pojazdów współdzielonych (hulajnóg, rowerów, samochodów itd.) powinno się dążyć do opracowania metropolitalnych standardów (integracja taryfowa i przestrzenna): stref, gdzie te pojazdy będą dostępne, ich lokalizacji przy przystankach i na węzłach (zawsze lokalizowane w ten sam sposób, np. pierwsze miejsca przy wejściu przeznaczone są dla samochodów współdzielonych), polityki w zakresie opłat za parkowanie, dopuszczalnych prędkości, możliwości przejazdu przez tereny leśne itd. Obecnie Gdańsk prowadzi rozmowy z operatorami hulajnóg, aby w wybranych obszarach miasta można było pozostawiać je jedynie w wyznaczonych miejscach, a w Tczewie planuje się wprowadzić taką politykę w całym mieście. Kwestie te powinny być ujednoczone na poziomie metropolitalnym. – Istotnym działaniem jest przeprowadzanie szkoleń dla urzędników i podnoszenie ich kompetencji w zakresie organizowania transportu zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. Analogiczne działanie zapisane jest w Strategii Rozwoju Gdańska. – Współpraca pomiędzy zarządcami dróg – należy rozdzielić na zarządców drogi i zarządców ruchu,

	ponieważ od pewnego czasu w miastach funkcjonuje takie rozdzielenie kompetencji.
Rozwój OMGGS	<ul style="list-style-type: none"> – Należy powołać osobną jednostkę, która będzie świadczyła usługi informatyczne, np. tak jak Gdańskie Centrum Informatyczne. Umożliwi to integrację danych i udostępnianie ich na zewnątrz. Właściwszym rozwiązaniem jest przekazywanie danych na zewnątrz niż tworzenie własnej aplikacji. Własna aplikacja będzie wiązała się z koniecznością organizacji przetargów w przypadku potrzeby wprowadzenia zmian w jej funkcjonowaniu. To sprawi, że system szybko stanie się nieaktualny, bo możliwości szybkiego wprowadzania zmian będą ograniczone. – Jednym z podstawowych działań jest uzyskanie informacji o transporcie w OMGGS, dlatego dobrym pomysłem jest utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych, który będzie zbierał takie dane. Umożliwi to realizację kolejnych działań, chociażby tych dotyczących planera podróży z obszaru 4. – Proponowane wskaźniki obecnie są trudne lub niemożliwe do policzenia. Nie będzie możliwości określenia wartości bazowych oraz monitorowania późniejszych działań. – Rozwijanie transportu wodnego może być nieopłacalne i nie jest to priorytetowe działanie, ważniejsza jest chociażby modernizacja linii kolejowych na Hel. Transport wodny może być dobrym rozwiązaniem obsługującym część ruchu turystycznego. To rozwiązanie powinno być rozpatrywane jako alternatywne połączenie w miastach rdzenia, np. łączące Oksywie i Śródmieście w Gdyni lub Nowy Port i Przeróbkę. SUMP jest dokumentem, który ma wskazywać ambitne działania, więc właśnie w nim mogłyby się pojawiać tego typu propozycje. Transport wodny powinien być postrzegany jako eliminowanie barier przestrzennych. Jeśli powstanie musi być powiązany taryfowo i zharmonizowany z transportem zbiorowym. – Nie jest jasny podział, czym są działania dla Metropolii i dlaczego część z proponowanych działań nie pojawia się w tej strefie.

3.2.4. Mobilność wśród przedsiębiorców (27.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> – Jako najsłabsze punkty obecnie funkcjonującego systemu komunikacji zbiorowej w Metropolii uczestnicy

	<p>wskazali małą częstość kursowania, niepunktualność i niski komfort przemieszczania się.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liczba połączeń kolejowych powinna być lepiej dostosowana do potrzeb użytkowników (więcej kursów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu).
<p>Zintegrowany transport publiczny</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Uczestnicy wywiadu jako najważniejsze czynniki przyczyniające się do wyboru przez użytkowników sposobu przemieszczania się wskazali czas, wygodę i koszty. – Zwrócono uwagę na konieczność inwestycji w organizację transportu publicznego, ponieważ nie wszędzie i nie zawsze (ze względu na wiek czy pogodę) do celu można dojechać rowerem. Dobrze funkcjonujący transport publiczny w oparciu o dopasowane rozkłady jazdy i jeden bilet metropolitalny powinny zapewniać dostęp do usług.
<p>Parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Parkingi w obszarze działania węzłów przesiadkowych często są przepełnione, co spowodowane jest między innymi bliskością usług. Podczas spotkania, uczestnicy zaproponowali wprowadzenie stref parkingów płatnych, zapewniających jednocześnie zwolnienie z opłaty dla osób posiadających bilet na komunikację publiczną. – Polityka parkingowa w przypadku obszarów funkcjonowania większych firm może polegać na współpracy w zakresie współdzielenia miejsc parkingowych przez samorząd i firmę. W dni powszednie w godzinach pracy miejsca wykorzystywane byłyby przez przedsiębiorstwa, a przez resztę czasu stanowiłyby miejsca ogólnodostępne.
<p>Rowery/UTO/piesi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Równie ważna jak szybkość dotarcia do pracy i koszty jest wygoda przemieszczania się. Zwrócono uwagę na konieczność zwiększenia liczby miejsc do parkowania dla rowerów w obszarze działania większych firm oraz na brak ciągłości ścieżek rowerowych, utrudniających bezpieczne dotarcie do pracy. – W ramach popularyzacji dojazdów rowerowych do pracy, dobrą praktyką realizowaną przez firmy powinno być wygospodarowanie w obiekcie pomieszczenia szatni i rowerowni zapewniających komfortowe korzystanie z roweru.
<p>Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Działanie związane ze zmniejszaniem ruchu samochodowego w centrach miast powinno być równoznaczne z zaproponowaniem atrakcyjnych rozwiązań, pozwalających na bezpieczne zaparkowanie auta i poruszanie się po centrum w inny sposób.

bezpieczeństwa ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> – Proponowane w SUMP działania powinny uwzględniać również przemieszczanie się za pomocą samochodu indywidualnego. Jednak przed podejmowanymi działaniami w zakresie inwestycji parkingowych powinno nastąpić sprawdzenie opłacalności planowanych inwestycji dla danych lokalizacji (staranny dobór lokalizacji parkingów i ich wielkości). – Ponad realizacją, przy procesie tworzenia nowych inwestycji priorytet powinno mieć planowanie. Zanim powstanie dany obiekt konieczne jest określenie jego obsługi transportowej, przy uwzględnieniu wielkości obiektu, lokalizacji czy planowanej funkcji.
Dialog z mieszkańcami	<ul style="list-style-type: none"> – O wyborze sposobu przemieszczania się do pracy i z pracy decyduje przede wszystkim koszt, wygoda i czas, a aspekt środowiskowy jest często drugorzędny. Wybór przez pracownika komunikacji publicznej, roweru czy carpoolingu w dojeździe do pracy powinien być nagradzany przez dobrany do specyfiki firmy system zachęt (darmowy lunch, wynagrodzenie pieniężne).
Współpraca metropolitalna	<ul style="list-style-type: none"> – W ramach OMGGS powinien działać koordynator, który odpowiedzialny byłby za przekazywanie informacji pomiędzy gminami oraz kontrolę nad działaniami lokalnymi przy uwzględnieniu kontekstu metropolii.
Rozwój OMGGS	<ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzenie rozwiązań zmierzających do zrównoważonego rozwoju firm i promocji aktywnych form przemieszczania się powinno opierać się na wewnętrznej diagnozie potrzeb pracowników. Przyjęty dla danej firmy plan i określone w nim działania, odpowiadające na zdiagnozowane potrzeby, przy odpowiednim systemie zachęt dają możliwość zmiany przyzwyczajeń i wprowadzenia zmian w firmie, usprawniających jej funkcjonowanie i poprawiających komfort pracy, np. elastyczny czas pracy.

3.2.5. Mobilność wśród osób starszych i młodzieży (28.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> – Poruszono kwestię związaną z planowaniem przestrzeni i projektowaniem przystanków tak, żeby były one atrakcyjne dla użytkownika.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> – Zgłoszono uwagę do braku infrastruktury w postaci wind, umożliwiających dostęp do korzystania z kolei przez osoby starsze. Często jest tak, że jest winda

Zintegrowany transport publiczny

umożliwiająca dostanie się z jednej strony, ale nie ma sprzętu zapewniającego wyjście z drugiej strony tunelu lub peronu.

- Zwrócono uwagę na zbyt małą liczbę miejsc siedzących dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w tramwajach. Często osoby starsze muszą prosić o ustąpienie miejsca.
- Jako główne czynniki utrudniające podróże transportem zbiorowym uczestnicy zgłosili: częstotliwość kursów, cenę biletów i odległość do najbliższego przystanku.
- Zgłoszono problem związany z dobrym skomunikowaniem i łatwością przemieszczania się w okolicy większych miast, w przeciwieństwie do przedmieść. Między innymi poruszono problem słabego połączenia dzielnicy Osowa z centrum Gdańska (jedna bezpośrednia linia autobusowa kursująca co godzinę). Dla wielu mieszkańców mniejszych miast i wsi metropolii własny samochód stanowi jedyną formę przemieszczania się, szczególnie w godzinach wieczornych, kiedy nie kursują już autobusy w kierunku większych miast i z powrotem. Przez takie ograniczenia mieszkańcy muszą planować podróż do Trójmiasta z kilkugodzinnym wyprzedzeniem.
- Poruszono kwestię związaną z bezpieczeństwem podróży podczas nocnych kursów linii autobusowych oraz zagrożenie wynikające z nieprzewidywalnego zachowania innych użytkowników autobusu.
- Mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego przyczynia się do szukania alternatywnych form przemieszczania się. Zwrócono uwagę na słabe wykorzystanie dostępnego transportu (busów) w gminach podmiejskich takich jak Sulęcyno oraz na popularyzację wśród mieszkańców tych miejscowości przejazdów polegających na carpoolingu.
- Zwrócono uwagę na brak połączeń autobusowych na obszarze powiatu Lęborskiego, zarówno tych wewnętrznych jak i regionalnych w kierunku większych miast metropolii.
- Zgłoszono uwagę na zbyt wysokie progi utrudniające dostanie się na przystanek oraz na konieczność wyraźnego oznaczania dróg i przejść pieszych, wpływającego na bezpieczeństwo podróży.

	<ul style="list-style-type: none"> – Wyrażono aprobatę dla proponowanych w SUMP działań zmierzających do poprawy multimodalności. – Zgłoszono problem dotyczący braku jednolitego uregulowania i rozpowszechnienia informacji w zakresie przewozu rowerów za pomocą transportu publicznego. – Wprowadzenie wspólnego biletu powinno objąć całe województwo, tak jak to było założone w ramach dofinansowania. Obecnie przez nieadekwatną akcję promocyjne (połączenie promocji z informacją o podwyżkach cen biletu) i wycofanie się z realizacji części rozwiązań, kilka samorządów wycofało się całkowicie z uczestnictwa w projekcie, a sam projekt jest negatywnie odbierany przez przyszłych uczestników.
<p>Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<ul style="list-style-type: none"> – W miejscowościach nadmorskich zwrócono uwagę na zwiększony ruch turystyczny w okresie letnim oraz zwiększony ruch samochodowy. Brak ujednoliconej polityki parkingowej oraz alternatywnych możliwości dotarcia do plaży powoduje, że samochody pozostawiane są chaotycznie wzdłuż ścieżek prowadzących na plażę, utrudniają bezpieczne dostanie się na plażę oraz dostęp służbom ratowniczym.
<p>Parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zaproponowano lokalizację parkingów dla samochodów w pewnej odległości od plaż, przy umożliwieniu komunikacji na plażę z wykorzystaniem meleksów. – Zgłoszono uwagi do braku organizacji parkingów przy placówkach medycznych (w wypowiedzi poruszono temat parkingu przy GUMedzie i obecny tam chaos). Niewielka liczba miejsc do parkowania w stosunku do potrzeb pacjentów placówek. – Zwrócono uwagę na konieczność przemyślanych lokalizacji parkingów P&R, poprzedzoną wykonaniem badań i analiz transportowych oraz zdiagnozowaniem potrzeb użytkowników poszczególnych miejscowości.
<p>Rowery/UTO/piesi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zgłoszono uwagę do zbyt wąskich chodników, przeplatania się ścieżek dla pieszych z trasami rowerowymi (podano jako przykład Oliwę), co stanowi niebezpieczeństwo dla pieszych. Poruszona została kwestia zbyt małej liczby ścieżek rowerowych oraz brak ich ciągłości. – W miejscowościach nadmorskich zwrócono uwagę na wykorzystanie meleksów i rowerów w komunikacji. Zgłoszono uwagę do słabo rozwiniętej infrastruktury rowerowej, mogącej stanowić atrakcyjną formę dostania się na plażę. Ścieżka rowerowa prowadzona wzdłuż plaży

	<p>oprócz funkcji komunikacyjnej może stanowić atrakcję dla turystów. Dodatkowo zgłoszono zapotrzebowanie na wprowadzenie w sąsiedztwie wejść na plaże zadaszonych parkingów rowerowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zaproponowano promocję korzystania z rowerów trójkołowych wśród seniorów jako środka transportu. Zgłoszono uwagę dotyczącą zbyt wąskich ścieżek rowerowych uniemożliwiających wygodne przemieszczanie się tym środkiem transportu. – W obszarze OMGGS powinna obowiązywać spójna polityka dotycząca pozostawiania hulajnóg elektrycznych. Obecnie pozostawione gdziekolwiek urządzenia stanowią zagrożenie dla użytkowników ciągów pieszych i rowerowych. Zaproponowano system wydzielenia przestrzeni parkingowych, w których można byłoby pozostawić hulajnogę, a w przypadku pozostawienia sprzętu poza strefą naliczona byłaby dodatkowa opłata. – Zwrócono uwagę na konieczność zapewnienia uczniom bezpiecznej ścieżki do szkoły z osiedli oraz infrastruktury służącej do parkowania rowerów na terenie placówek edukacyjnych. Obecnie często właśnie brak bezpiecznej infrastruktury wstrzymuje decyzję o wyborze roweru jako sposobu dojazdu do szkoły.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na konieczność promocji aktywnej mobilności i edukacji w tym zakresie młodzieży szkolnej. Pojawiły się pomysły stworzenia systemu zachęt, nagród (pieniądze, darmowy lunch czy nagrody rzeczowe), za dobry przykład podając kampanię "Rowerowy Maj" dotyczącą nie tylko młodzieży, ale i starszych użytkowników. – Wyrażona została aproba do rozwiązań stosowanych w zakresie informacji pasażerskiej w Gdańsku, szczególnie w kontekście tablic systemu TRISTAR i dodatkowej możliwości sprawdzenia lokalizacji środka transportu za pomocą zeskanowania kodu QR. – W ramach promocji transportu zbiorowego zaproponowano umieszczanie informacji (np. o zaletach związanych z wyborem transportu publicznego) na tablicach reklamowych w środkach transportu.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na konieczność umożliwienia użytkownikom wyboru środka transportu niezależnie od miejsca zamieszkania.
<p>Rozwój OMGGS</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zgłoszono uwagę do braku zależności pomiędzy realizowanymi projektami, a zwiększaniem

częstotliwości kursów autobusów. Realizowane projekty dotyczące infrastruktury powinny wiązać się z powiększaniem oferty transportu zbiorowego. Podano przykłady linii Słupsk-Miastko (powiększenie o jedną parę połączeń) lub Gdyni, która dostając nowy tabor z dofinansowań unijnych od wielu lat redukuje liczbę kursów komunikacji miejskiej.

3.2.6. Mobilność wśród obcokrajowców (22.03.2023 r.)

Temat	Uwagi i komentarze zgłaszane w trakcie spotkania
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> – Zgłoszono brak połączenia w godzinach porannych (szczególnie 4:30-6:00), w dni robocze na trasie Żabianka SKM-Przymorze-Zaspa-tunel pod Martwą Wisłą-Stogi-Przeróbka aż do rafinerii. Na Rudnikach jest dużo przedsiębiorstw i fabryk, w których pracuje wiele osób. Obecnie dojazd do pracy zajmuje ponad godzinę i wiąże się z przesiadką na dworcu głównym. Coraz bardziej powszechny w zakresie dojazdów do pracy jest carpooling. – Zgłoszono kwestię częstych awarii biletomatów w obszarze przystanków. – Za mało kursów w porannych i popołudniowych godzinach szczytu, opóźnienia przyjazdu autobusów. – Nieintuicyjny system sprzedaży i kasowania biletów, nie na wszystkich przystankach są biletomaty. – Uczestnicy zaaprobowali działania związane z rozwojem transportu na żądanie w Metropolii, szczególnie w przypadku dzielnic słabiej skomunikowanych z rdzeniem. – Dużym problemem jest niedopasowanie rozkładów jazdy środków transportu w zakresie funkcjonowania węzłów przesiadkowych, co utrudnia łatwe przesiadki. – Poruszono temat zmian wynikających z wprowadzenia FALL, dla osób mieszkających w różnych częściach OMGGS. Neutralnie oceniono zmiany wynikające z FALL dla osób posiadających bilet okresowy i poruszających się głównie po obszarze Trójmiasta.
Parkingi	<ul style="list-style-type: none"> – Jeden z uczestników wyraził zaniepokojenie w kwestii podnoszenia cen za parking, w jego opinii będzie to miało negatywny skutek i użytkownicy samochodów będą szukali alternatywnych miejsc do pozostawienia swoich aut poza wyznaczonymi strefami parkowania. Zwrócono także uwagę na konieczność zagwarantowania dobrej obsługi transportem publicznym miejsc pracy.

Rowery/UTO/ piesi	<ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na sposób dotarcia uczniów do szkół i na zauważalny w liczbie rowerzystów sukces kampanii “Rowerowy Maj”. Poruszona została kwestia bezpieczeństwa poruszania się rowerem w Gdańsku i zgłoszono brak ciągłości ścieżek rowerowych, co utrudnia poruszanie się rowerem, szczególnie dzieciom.
Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja	<ul style="list-style-type: none"> – Słaba informacja pasażerska na dworcu, np. z którego peronu odjeżdża SKM, gdzie kasuje się bilety itp. Uczestnicy zgłosili problem ze słabym dostępem do informacji o możliwości zakupu jednego biletu czasowego na kilka środków transportu, a w rezultacie kupowaniu oddzielnych biletów na każdy ze środków transportu osobno. – Kampania informująca i promująca aktywne formy transportu i pokazująca możliwości i korzyści z korzystania z transportu zbiorowego powinna być prowadzona w szkołach powyżej podstawowej.

3.2.7. Spotkanie z prezydentami miast OMGGS (24.04.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na decyzje podjęte na zarządzie OMGGS o docelowym powołaniu Metropolitalnego Zarządu Transportu, który ma przejąć obowiązki MZKZG. MZKZG może zostać poddany reorganizacji. – Zauważono konieczność zapisania „na miękko” kwestii związanych z finansowaniem przewozów kolejowych. – W opinii uczestników spotkania „transport na żądanie” powinien być dyskutowany w gronie gmin podmiejskich, których to zagadnienie dotyczy, a nie być zagadnieniem metropolitalnym.
Metropolitalne obserwatorium transportu	<ul style="list-style-type: none"> – Gminy kwestionują potrzebę funkcjonowania Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych jako odrębnego podmiotu, ponieważ taka jednostka będzie generować koszty.
Transport wodny	<ul style="list-style-type: none"> – Konieczne jest doprecyzowanie kwestii „tramwaju wodnego”. W rozumieniu uczestników spotkania transport wodny ma być finansowany ze środków prywatnych i nie obciążać budżetów gminy. Samorządy rdzenia w obecnym stanie nie widzą możliwości ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z prowadzeniem transportu o charakterze turystycznym, który będzie obsługiwał gminy Półwyspu Helskiego.

Współpraca metropolitalna

- Przedstawiciele samorządów wyrażają obawę o realizację działań, które spowodują zwiększenie obciążenia działaniami samorządów (integracja taryfowa i biletowa, dodatkowe połączenia transportowe czy dofinansowanie linii metropolitalnych).
- Zwrócono uwagę na pogarszającą się sytuację finansową samorządów. Przy założeniach planu uwzględniających dodatkowe zobowiązania finansowe dla gmin, np. wynikające z obowiązku integracji przy braku zapewnienia dodatkowych środków, samorzady będą wetować przyjęcie dokumentu, co spowodować może, że będzie miał on bardziej charakter wizji niż zobowiązania.
- Gdańsk wyraził brak zapotrzebowania na wprowadzenie metropolitalnej polityki parkingowej.

Uwagi ogólne do formułowania działań:

- Zasugerowano formułowanie zapisów działań, „na miękko” w sposób umożliwiający ich dookreślenie i wskazanie etapowania. Wskazywanie twardych zobowiązań bez zapewnienia środków na ich realizację (np. płynących z ustawy metropolitalnej) jest dla JST zbyt dużym ryzykiem.

4

Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)

Kolejnymi badaniami, które dostarczyły cennych spostrzeżeń i uwag były indywidualne wywiady pogłębione (IDI). Polegały one na weryfikacji i uzupełnieniu działań proponowanych w ramach wstępnego projektu SUMP OMGGS, które zostały wypracowane na wcześniejszym etapie badań społecznych. Wywiady te odbywały się indywidualnie z poszczególnymi ekspertami, urzędnikami i przedstawicielami organizacji pozarządowych, których działalność koncentruje się wokół kwestii związanych z transportem, mobilnością, dostępnością, rozwojem czy planowaniem przestrzennym. Część wywiadów IDI przeprowadzana została na etapie diagnostyczno-strategicznym pod koniec 2022 r., natomiast reszta na etapie konsultacji społecznych wstępnego projektu planu SUMP OMGGS na początku 2023 r.

4.1. Wywiady IDI na etapie diagnostyczno-strategicznym

4.1.1. Paweł Rydzyński – Koordynator ds. Rozwoju Projektu, Innobaltica (10.10.2022 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Linia PKM obsługuje duży obszar i może stanowić dobry przykład skutecznego dojazdu do miasta z obszarów rozproszonej zabudowy, szczególnie na trasie z Żukowa do Gdańska. – Elektryfikacja linii kolejowej na Hel jest niezbędna do usprawnienia połączeń na półwysep w ramach aglomeracji. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wykorzystanie linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego w kierunku Kolbud powinno być wskazane w SUMP, ponieważ ułatwiłoby to obsługę rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych na tym obszarze.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na wspólnych trasach obsługiwanych przez komunikację gdyńską i wejherowską (na odcinku między Rumią a Wejherowem) nie są honorowane wzajemnie bilety obu organizatorów. – W aglomeracji trójmiejskiej jest duży problem z integracją taryfową i zasadami honorowania biletów. Obowiązujące taryfy są nieintuicyjne i rozdrobnione. Istnieje bilet sieciowy gdański tylko na trasę autobusem o numerze 171 w relacji Gdańsk - Chwaszczyno - Gdynia-Gdynia.

	<p>W 2020 roku wprowadzono Taryfę Pomorską, integrującą bilety Polregio i SKM. Taryfa Pomorska jest atrakcyjniejsza niż bilet metropolitalny, dlatego pociągi spółki POLREGIO zaczęły być wykorzystywane w podróżach wewnątrz Trójmiasta.</p> <ul style="list-style-type: none"> – W komunikacji autobusowej na terenie Trójmiasta nie obserwuje się poprawy sytuacji. Brak możliwości wzajemnego honorowania biletów przez komunikację wejherowską i gdyńską stanowi utrudnienie w poruszaniu się w relacjach obsługiwanych przez sąsiadujące podmioty, np. na trasie Rumia-Wejherowo. – W latach 2008/2009 ujednolicono ceny biletów w Gdańsku i Gdyni, co było próbą wzajemnego honorowania biletów. – Brak decyzji o powstaniu wspólnego biletu jest decyzją polityczną, FALA zastępuje to rozwiązanie i jest konkurencyjna wobec rozwiązań innych dużych aglomeracji w Polsce. System FALA ma sam wybierać optymalną dla pasażera opcję biletową i usprawniać proces nabywania biletów. – Program Interconnect ma być wsparciem dla wdrażania systemu FALA. – Infrastruktura systemu FALA ma być gotowa by w przyszłości poszerzyć go o inne składowe, takie jak PKS-y, parkowanie czy żeglugę śródlądową. Obecnie nie doszło do tak szerokiej integracji ze względu na ograniczenia finansowe. – Integracja autobusów z koleją jest priorytetem dla Aglomeracji.
<p>Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ograniczenia dla wjazdu na Hel są konieczne, natomiast zastąpienie go transportem wodnym nie wydaje się realne przede wszystkim ze względu na niekonkurencyjny czas dotarcia drogą wodną na półwysep, niską elastyczność i sezonowość połączeń. – Zakazy są integralną częścią transformacji transportowej w kierunku zrównoważonego transportu.
<p>Parkingi P&R</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – P&R to dobre rozwiązanie, ale nie powinno się budować takich parkingów w centrum miasta, zamiast tego należy ograniczać możliwość wjazdu samochodów do centrów dużych miast.
<p>Logistyka transportowa</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Istotna jest przebudowa węzła przesiadkowego P&R we Władysławowie, umożliwiającego wygodną zmianę środka transportu z samochodu na koleję.

	<ul style="list-style-type: none"> – Linia kolejowa nr 230 odbudowana w ramach dojazdu do elektrowni ma potencjał na funkcjonowanie w ramach połączeń aglomeracyjnych – obsługa miasta Wejherowa oraz możliwość budowy węzła integracyjnego w północnej części miasta. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Należy zlokalizować węzeł przesiadkowy w rejonie przystanku Gdańsk Lipce, na granicy Gdańska i Pruszcza Gdańskiego, gdzie S7 zbliża się do linii kolejowej. – Należy zlokalizować węzeł przesiadkowy w rejonie przystanku Gdańsk Osowa lub Osowa Północ, aby osoby dojeżdżające od strony Chwaszczyna przesiadały się do PKM.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Cały czas są toczony rozmowy w sprawie realizacji związków powiatowo-gminnych. Kwestia porozumienia jest drugorzędna, ze względu na ograniczenia polityczne oraz prawne, związane z ustawą o ulgach.

4.1.2. Jakub Pietruszewski – Dyrektor, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego (23.11.2022 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
<p>Planowanie przestrzenne</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Obecnie Marszałek Województwa ma bardzo symboliczną funkcję w zakresie planowania przestrzennego i wpływu na kształtowanie się zabudowy. Przed zmianą przepisów miał do dyspozycji takie narzędzia jak wyznaczanie aglomeracji ściekowych czy wydawanie zgód na zmianę przeznaczenia gruntów. Jest to negatywna zmiana.
<p>Kolej</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordynacja działań w przypadku rozwoju linii kolejowych jest trudna z uwagi na odpowiedzialność za poszczególne kwestie podzieloną na liczne podmioty, które często mają odmienną strukturę własnościową. Na kolei występuje wielu różnych zarządców infrastruktury i przewoźników oraz Urząd Marszałkowski, który jest tylko organizatorem przewozów i ma niewielki wpływ na niektóre kwestie. – Dobrym przykładem organizowania przewozów kolejowych jest metropolia poznańska. Współpraca pomiędzy samorządem województwa a stowarzyszeniem metropolitalnym działa wzorowo, dzięki czemu oferta przewozów kolejowych jest atrakcyjna.

	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Samorządy gminne powinny współfinansować przewozy kolejowe, szczególnie przewozy o charakterze aglomeracyjnym na obszarze Trójmiasta. Nie powinno być tak, że samorząd wojewódzki w całości finansuje przewozy SKM, a bardzo duża część pasażerów SKM podróżuje wyłącznie w granicach jednego miasta. Województwo nie finansuje przewozów wewnątrzgminnych w innych częściach metropolii więc gminy położone w jej centrum powinny pokrywać chociaż część wydatków na kolej miejską. – Kolej stanowi kręgosłup układu transportowego metropolii oraz jest najbardziej wydajnym finansowo i przestrzennie środkiem transportu w długiej perspektywie czasowej. Powinno się zachęcić gminy do współfinansowania przewozów kolejowych tym, że dzięki dużemu wykorzystaniu kolei nie będą musiały przeznaczać wysokich środków na rozwój układów drogowych, szczególnie jeśli chodzi o relacje podróży pomiędzy rdzeniem metropolii a innymi obszarami funkcjonalnymi.
<p>Zintegrowany transport publiczny</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kwestia integracji komunikacji zbiorowej na obszarze metropolii nie jest rozwiązana w wystarczającym stopniu. Utworzenie MZKZG miało być próbą sprostania temu wyzwaniu, ale bez przekształcenia w docelową postać zarządcy transportu nie jest w stanie sprawnie realizować transportu publicznego w skali metropolii. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Problem obsługi transportowej gmin peryferyjnych na obszarze OMGGS mogłoby rozwiązać w pewnym stopniu wprowadzenie systemu transportu na żądanie. Część gmin w Polsce uruchamia pilotażowo takie systemy, co sprawia, że warto jest się przyglądać tym rozwiązaniom.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Obecnie ze względu na brak ustawy pozwalającej na sformalizowanie związku metropolitalnego stowarzyszenie OMGGS nie ma odpowiednich narzędzi do skutecznej pracy. W tej chwili siła metropolii wynika bardziej z liczby jej członków, niż z mocy sprawczej SOMGGS. – W przypadku różnych projektów i inwestycji (szczególnie tych o charakterze liniowym) brakuje często koordynacji działań pomiędzy poszczególnymi JST. Wpływa to negatywnie na efektywność wykorzystywania środków.

4.1.3. Kamil Bujak – Przewodniczący Zarządu, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (7.10.2022 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Problem niekontrolowanego rozlewania się przedmieść i braku ich obsługi transportowej wynika z płacenia podatków poza miejscem zamieszkania. W konsekwencji gminy nie mają środków na zapewnienie transportu zbiorowego na obszarach, gdzie mieszka o wiele więcej ludzi niż faktycznie płaci podatki. Kwestia ta powinna zostać uregulowana.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jediną możliwością powstania wspólnego organizatora transportu jest uchwalenie ustawy metropolitalnej dla Pomorza. Bez tej ustawy, z uwagi na utrudnienia prawne i brak odpowiednich środków finansowych, nie jest możliwa taka zmiana. – Poszczególne gminy mogą być niechętnie nastawione do oddawania zewnętrznej jednostce swoich kompetencji w zakresie organizowania PTZ, ponieważ za jego pomocą mogą realizować swoje cele polityczne, jak np. ustanawianie dodatkowych zniżek lub darmowych przejazdów na terenie swojej gminy. – Problemem w integracji taryfowej są przepisy, które określają stosowanie różnych ulg ustawowych na przewozy – podróżując koleją mamy inne ulgi niż w zwykłym transporcie miejskim. Dodatkowym wyzwaniem jest też brak wystarczających środków na integrację taryfową. – Środki zewnętrzne z UE dały szansę na odmłodzenie floty pojazdów i odbywa się to w większości gmin OMGGS. – Same inwestycje w nowy tabor nie zachęcają ludzi do korzystania z transportu zbiorowego – potrzebna jest gruntowna i systemowa zmiana transportu publicznego. – Transport zbiorowy powinien być przede wszystkim niezawodny, szybki i bezpieczny, a kwestia rodzaju napędu autobusu (spalinowy, ekologiczny lub alternatywny) są dla pasażerów drugorzędne. – Pozytywnym przykładem mniejszego samorządu, który radzi sobie z organizowaniem PTZ jest gmina Pruszcz Gdański. Występuje tam obsługa gminy w niewielkim zakresie przez ZTM Gdańsk oraz uruchomienie komunikacji gminnej we własnym zakresie, która jest dofinansowana z FRPA. System ten nie jest jednak

	<p>zintegrowany taryfowo z komunikacją miejską w Gdańsku.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wykorzystanie FRPA w pewnym stopniu rozwiązało problem wykluczenia komunikacyjnego na obszarach wiejskich, jednak w szerszej skali nie poprawiło sytuacji transportowej w obszarze metropolitalnym. – Transport na żądanie mógłby być rozwiązaniem problemu wykluczenia komunikacyjnego na obszarach słabo zurbanizowanych, lecz brakuje odpowiednich regulacji prawnych. Dodatkowo transport ten musiałby być zintegrowany z istniejącym transportem zbiorowym. – Trend otwierania zamkniętych dotychczas przewozów szkolnych na innych pasażerów jest pozytywną zmianą. – Bardzo dobrym rozwiązaniem jest publiczne udostępnianie danych przewozowych (rozkłady jazdy, położenie pojazdów, itp.). Każdy może z takich otwartych danych korzystać i tworzyć np. aplikacje mobilne z rozkładami jazdy. – System FALA jako narzędzie do optymalizacji opłat za przejazdy komunikacją miejską jest dobrym pomysłem. Problem będzie się jednak pojawiać przy okazji zmiany przewoźnika, taryfy biletowej itp. Skomplikowane uwarunkowania prawne również mogą stanowić przeszkodę w realizacji tego systemu. – Niewątpliwą wartością dodaną systemu FALA będzie wprowadzenie możliwości zakupu biletu za pomocą karty płatniczej bezpośrednio w pojazdach, co do tej pory było rzadkością. Pasażerowie na pewno odczują to jako ułatwienie, ponieważ obecnie liczba biletomatów jest mocno ograniczona. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Problemem jest duża liczba podmiotów zarządzających transportem zbiorowym działających w obszarze OMGGS, w kontekście powiązania tych podsystemów taryfowo i rozkładowo. Ten system nie może działać tak jak jest obecnie – proces integracji powinien postępować. – Obecnie MZKZG stanowi jedynie pomost pomiędzy różnymi taryfami, jednak docelowo na obszarze OMGGS powinien powstać jeden wspólny organizator transportu zbiorowego, dzięki czemu integracja taryfowa będzie efektywna.
<p>Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bardzo dobrym przykładem uprzywilejowania transportu zbiorowego jest stworzony niedawno w Gdyni kontrabuspas, co jest pierwszym takiego typu rozwiązaniem w metropolii, a nawet w całym kraju.

Parkingi P&R	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konieczna jest dalsza budowa i modernizacja węzłów integracyjnych, szczególnie tych integrujących kolej z pozostałymi środkami transportu. – Powinno się znacząco ograniczyć ilość samochodów wjeżdżających do centrów miast. Dobrym sposobem na to jest tworzenie węzłów przesiadkowych z parkingami Park&Ride w odpowiednich lokalizacjach na obrzeżach miast. – Potrzebna jest również poprawa infrastruktury rowerowej do obsługi węzłów integracyjnych, zadbanie o trasy dojazdowe i parkingi.
Rowery/UTO/ piesi	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aby system roweru metropolitalnego dobrze funkcjonował, wszystkie miasta i gminy obszaru metropolitalnego powinny być zaangażowane w ten projekt i go współfinansować.
Dialog z mieszkańcami	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potrzebne jest prowadzenie odpowiedniego wychowania komunikacyjnego, szczególnie wśród dzieci i młodzieży szkolnej. Dzieci już od 12. roku życia mogą samodzielnie podróżować, więc należy im pokazać jak można bezpiecznie podróżować rowerem bądź, jak korzystać z komunikacji miejskiej.

4.2. Wywiady IDI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu

4.2.1. Paweł Misiak – Dyrektor ds. Przewozów, PKS Gdynia (16.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Cięcia budżetowe nie objęły przewozów miejskich PKS-u Gdynia. Waloryzacja przeprowadzana w ujęciu kwartalnym zapewnia względną równowagę funkcjonowania przewoźnika, natomiast sytuacja na rynku paliw wciąż nie zapewnia pełnej stabilności. – Okres pandemiczny wygenerował znaczne straty dla PKS-u, z powodu spadku sprzedaży biletów miesięcznych, których zakup przyczynia się do stałego poziomu przychodów. – Ze względu na inflację występuje wysoka presja ze strony pracowników o podwyżkę płac.

- Na rok 2023 przewidziany jest budżet na inwestycje taborowe rzędu miliona złotych. PKS koncentruje się na zakupie używanych autobusów ze względu na ograniczenia finansowe, a także krótkie okresy umów na liniach użyteczności publicznej. Firmie prywatnej trudniej jest przekonać samorząd do inwestowania na rzecz takiej instytucji.
- PKS Gdynia ma w planach startowanie w przetargach na linie PTZ. PKS chce otwierać przewozy szkolne i poszerzać działalność o różne typy przewozów, aby podnieść efektywność wykorzystania dostępnego taboru.
- FALA będzie ułatwiać korzystanie z transportu zbiorowego dla okazjonalnych pasażerów, natomiast dla stałych użytkowników każdorazowe zalogowanie i wylogowanie się z systemu FALA podczas korzystania z komunikacji może być uciążliwe. Jednakże sam system generuje bardzo duże możliwości dla pasażerów. Dzięki temu taryfa może być bardziej spersonalizowana i dostosowana, np. do osób pracujących hybrydowo.
- System FALA będzie działał od 1 lipca na pojedynczych liniach komunikacji miejskiej w Pucku i Władysławowie.
- Być może w przyszłości przewoźnicy samodzielnie będą musieli pokryć koszty obsługi systemu FALA.
- Do tej pory było niewiele rozmów na temat wdrażania systemu FALA w komunikacji regionalnej.
- Bilet regionalny łączony obecnie jest wykorzystywany w stopniu szczątkowym. Przyczyną niewielkiego zainteresowania jest niska skala możliwości wykorzystania biletu łączonego, ponieważ z takiej opcji taryfowej można skorzystać wyłącznie w połączeniach regionalnych i komunalnych na pojedynczych trasach.
- Kluczowym dla wzrostu zainteresowania biletami regionalnymi łączonymi jest rozszerzenie możliwości obsługi tego biletu w połączeniach kolejowych.

4.2.2. Marcin Kamola – Commercial Manager, Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o. (10.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Spółka Baltic Hub Container Terminal jest co do zasady odseparowana od kolejowej sieci pasażerskiej i nie ma problemów z priorytetyzacją ruchu. Linia nr 226 biegnąca z terminala dołącza do głównego toru, wspólnego dla pociągów towarowych i pasażerskich w Pruszczu Gdańskim. Jest to problem, którego

rozwiązaniem może być tylko separacja ruchu towarowego i pasażerskiego co najmniej do węzła tczewskiego.

- Inwestycje kolejowe, które mają być zrealizowane w najbliższych latach na terenie OMGGS mające największe znaczenie dla Baltic Hub, to przebudowa linii kolejowej nr 131 (tzw. "węglówki") oraz linii kolejowej nr 201.

Sugestie rozmówcy:

- Współfinansowanie regionalnych/aglomeracyjnych pasażerskich przewozów kolejowych przez samorzady lokalne powinno być ich obowiązkiem. Kolej nie może być rozpatrywana w oderwaniu od innych środków komunikacji publicznej. Jedyny argument, który samorzady podnoszą jako potencjalne utrudnienie, to ulgi przejazdowe i kwestia ich finansowania.
- PKP S.A. powinno być zobligowane do zbywania terenów w okolicach stacji kolejowych, jeśli nie planuje ich wykorzystywać na węzły integracyjne lub na budowę nowej infrastruktury kolejowej.

Opinie rozmówcy:

- Z punktu widzenia pasażera wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS nie ma żadnego znaczenia.
- Samorzady nie chcą oddawać zarządzania transportem komuś innemu, ponieważ oznacza to nieustanny dopływ gotówki. W OMGGS istnieje teraz dużo wyjątków (np. komunikacja gminy Pruszcz Gdański nie ma żadnej integracji z komunikacją miasta Pruszcz Gdański), czy konfliktów taryfowych (choćby między Gdańskiem a Gdynią).

Sugestie rozmówcy:

- Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim w OMGGS jest nie tylko możliwa, ale i niezbędna. Bilety powinny być wspólne na kolei i w innych środkach komunikacji, ale kolej będzie chciała wydawać swoje własne bilety. Jest to do zaakceptowania, pod warunkiem, że będzie w zawsze uznawać bilety organizatora komunikacji zbiorowej.
- Wydawanie zgody na nową linię powinno mieć miejsce z poziomu urzędu marszałkowskiego, a uznawanie wspólnoty biletowej musi być tutaj warunkiem brzegowym.
- Patrząc z perspektywy pasażera, wielką zaletą OMGGS jest oś kolejowa północ-południe i rozwój osi związanej

	<p>z PKM. Konieczna jest jednak silniejsza integracja z komunikacją „poprzeczną”, zasilającą kolej (rower, auta, autobusy itd.) oraz dalsza intensywna odbudowa kolei metropolitalnej z pełnym zintegrowaniem miast w promieniu 50 km z Trójmiastem.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Za integrację transportu zbiorowego w OMGGS powinien odpowiadać samorząd wojewódzki. Powinien zostać powołany wspólny organizator transportu dla całego terenu województwa z poziomu urzędu marszałkowskiego, ponieważ powiaty i gminy nie zdołały się porozumieć już przez ponad 30 lat.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja układu drogowego w OMGGS z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności jest możliwa, ale konieczna jest budowa dwóch korytarzy drogowych. Pierwszy z nich jest w budowie (obwodnica metropolitalna), drugi jest niedokończony (połączenie tunelu pod Martwą Wisłą z Obwodnicą Trójmiasta). Skanalizują one ruch samochodów między większymi dzielnicami i uwolnią miejsce dla komunikacji publicznej.

4.2.3. Janusz Staniszewski – Wydział Komunikacji, Urząd Gminy Pruszcz Gdański (17.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Istnieje problem z chaotyczną zabudową mieszkaniową na terenie gminy, np. we wsi Rokitnica.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Od 1.02.2023 cztery linie użyteczności publicznej, które otrzymały dofinansowanie FRPA przekazane są do powiatu gdańskiego, czyli linie 822, 824, 837 i 838. Gmina finansuje również 4 linie o numerach 821, 823, 825 i 836 do Gdańska. – Jedna linia użyteczności publicznej funkcjonuje jako „otwarty przewóz szkolny”, natomiast na 4 liniach odbywają się dowozy szkolne zamknięte (3 w rejonie Straszyna, Rotmanki i Wojanowa, 1 w rejonie Wiślinki). – Standard techniczny i pojemność autobusów są opisane szczegółowo w umowie z operatorem (załącznik nr 1 do Umowy), wskazując odpowiedni wiek i wyposażenie pojazdów, monitoring, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, kolorystykę i oznakowanie.

- Technologia pozycjonowania autobusu jest wdrożona, ale dane nie są udostępniane na bieżąco organizatorowi, a jedynie sprawdzane z nagrań w celu weryfikacji skarg lub kolizji. Brakuje zapisu informacji o rozkładach jazdy i lokalizacji przystanków w postaci rozwiązania GTFS.
- Ceny biletów nie były podnoszone od 2020 roku, poprzednia podwyżka odbyła się w 2013 roku.
- Współpraca pomiędzy Gminą Pruszcz Gdański, a Starostwem Powiatowym w zakresie linii przekazanych na PTZ jest satysfakcjonująca, a pasażerowie nie odczuli różnicy przy zmianie organizatora.
- Miejscowości mocno zurbanizowane zabiegają o włączenie do komunikacji miejskiej Gdańska (ZTM) ze względu na honorowanie jednego biletu, ale ZTM niekoniecznie jest chętny na przejście linii nierentownych.
- Nie jest rozważany związek powiatowo-gminny z powiatem gdańskim.
- Największym problemem pasażerów jest brak biletu metropolitalnego i brak możliwości poruszania się po aglomeracji na jednym bilecie.
- Istnieje problem z brakiem wspólnego biletu gminy Pruszcz Gdański z MZKZG. Brak woli leży po stronie MZKZG (prowadzony jest aktualnie pilotaż, ale z przewoźnikami komercyjnymi), a gmina Pruszcz Gdański była chętna wprowadzić takie rozwiązanie. Nie próbowano nawiązać współpracy biletowej z organizatorem kolejowym.
- W gminie Pruszcz Gdański uczeń szkoły ponadpodstawowej (studentów to rozwiązanie nie obejmuje) otrzymuje dofinansowanie do biletu do kwoty 130 zł miesięcznie, największym wyzwaniem jest później rozliczenie tych biletów z różnymi organizatorami.
- Niespełnienie oczekiwań przez projekt FALA. Początkowo gmina Pruszcz Gdański była brana pod uwagę do wdrożenia do systemu, obecnie nie została włączona do systemu.
- Największym problemem gminy jest brak integracji z komunikacją zbiorową Trójmiasta (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, czy ogólnie MZKZG).
- W gminie występuje problem dowozu dzieci do szkoły, brak możliwości dojazdu autobusem klasy MAXI, brak infrastruktury. W Borzęcinie są projekty rozbudowy osiedli, ale jest problem z infrastrukturą drogową. W Straszynie na ulicach Poprzecznej i Spacerowej mijanka autobusu z samochodem osobowym sprawia problem.

	<ul style="list-style-type: none"> – Występuje brak rezerwy terenowej na poszerzenie dróg do rozbudowy infrastruktury w niektórych miejscach. – Mieszkańcy gminy oczekują zwiększania częstotliwości połączeń, ponieważ obecnie pojazdy są napełnione w wysokim stopniu. – Problem z przejazdem drogami prywatnymi przy dowozach szkolnych przy części nowych inwestycji deweloperskich. – Latem w weekendy uruchamiany jest wspólnie z miastem Pruszcz Gdański autobus o numerze 670 do Sobieszewa na plażę, jest to jedyna linia, która cieszy się zainteresowaniem pasażerów i nie służy do codziennych dojazdów do pracy lub szkoły. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W Roszkowej istnieje potrzeba dowozu dzieci do szkoły w Wiślinie i stworzenia bezpośredniego połączenia z Borkowa do Gdańska (pętla Świętokrzyska jest w przygotowaniu). – Gminy nie powinny tworzyć swojej odrębnej komunikacji, zadanie to powinny przejąć jednostki wyższego szczebla.
<p>Logistyka transportowa</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W kierunku Tczewa jest dobre połączenie autobusowe oraz kolejowe, do Elbląga jest zapewnione przez PKS Elbląg, zatem w gminie nie ma potrzeby organizacji nowych połączeń w nowych kierunkach. – Istnieje potrzeba skomunikowania Borzęcina ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury drogowej w tej lokalizacji. – Problemem jest DK91 buspas jest tylko na fragmencie drogi w jednym kierunku od Pruszcza Gdańskiego, czyli od Traktu Św. Wojciecha do węzła S7. – Zatory drogowe powstają na DW 222 w Straszynie, jest to dojazd do węzła z S6, a ruch wewnętrzny z osiedli zwiększa zatory. – Przejazd przez Pruszcz Gdański w kierunku A1 jest problematyczny szczególnie w godzinach popołudniowych. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na DK91 występują zatory drogowe. Potrzebny jest ciągły buspas na odcinku od węzła S7 do Gdańska Oruni.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zapotrzebowanie na komunikację zbiorową jest generowane przez następujące cele podróży: praca,

szkoła; zapotrzebowanie jest niewielkie w dni wolne czy na podróże w innych celach.

4.2.4. Bartosz Milczarczyk – Dyrektor ds. Organizacji i Kontroli Przewozów, Przewozy Autobusowe GRYF (17.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">– Integracja komunikacji zbiorowej prywatnej z koleją jest pożądana, jednak trudna do wdrożenia.– Widoczny jest duży potencjał w integracji kolei regionalnej z komunikacją autobusową, jednak nie ma obecnie żadnych działań w tej kwestii.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">– Niskopodłogowe autobusy stanowią mały odsetek pojazdów wykorzystywanych w P.A. GRYF, gdyż jako pojazdy w specyfikacji podmiejskiej są drogie w utrzymaniu. W konsekwencji nie ma inwestycji w wymianę taboru na ten typ pojazdów.– W każdym autobusie długości 12m występuje dwuskrzydłowe wejście w centralnej części pojazdu i miejsce dla wózka inwalidzkiego zapewniające dostęp oraz komfortowe warunki podróży osobom o ograniczonej mobilności.– Dostępność luków bagażowych pod pokładem jest atutem autobusów wysokopodłogowych funkcjonujących w P.A. GRYF, co jest szczególnie atrakcyjne w okresach letnich dla turystów z większym bagażem.– Na długich dystansach można zaobserwować niższe zużycie paliwa w przypadku autobusów wysokopodłogowych w porównaniu do niskopodłogowych.– Przedsiębiorstwo posiada kilka minibusów niskopodłogowych oraz jeden autobus elektryczny, które są wykorzystywane na liniach charakteryzujących się niskim popytem na przewozy, zapewniając dojazd do obiektów użyteczności publicznej.– Przewozy P.A. Gryf wyróżnia stała oferta przewozowa, cechująca się niezmiennym rozkładem jazdy przez długi okres, co buduje zaufanie u klientów.– Rozkłady jazdy linii PTZ są proponowane przez P.A. GRYF na podstawie doświadczenia firmy, a organizator decyduje o finalnym rozkładzie jazdy.– Celem działań firmy nie jest pozyskanie nowych klientów, a utrzymanie aktualnych (np. bilet łączony ma

być atrakcyjnym środkiem mającym na celu utrzymanie popytu na przewozy).

- Bilet łączony zyskuje na popularności wśród podróżnych.
- Bilet łączony funkcjonuje już ponad rok. Od początku do chwili obecnej odnotowuje się ponad trzykrotny wzrost sprzedaży tego typu biletów.
- Liczba przewożonych pasażerów nie zwiększyła się znacznie z powodu wprowadzenia biletu łączonego, zapewne część dotychczasowych klientów zaczęła korzystać z nowej oferty.
- Około 100 biletów łączonych jest sprzedawanych miesięcznie, a na początku funkcjonowania biletu łączonego było to tylko kilka sztuk.
- Z linii autobusowych P.A. GRYF korzystają głównie dzieci i młodzież ucząca się, która nie posiada karty mieszkańca.
- Przewozy międzymiastowe, którymi zajmuje się P.A. GRYF nie są uwzględnione w systemie FALA w tym momencie. Prawdopodobnie system ten nigdy nie będzie obejmował komunikacji świadczonej przez P.A. GRYF ze względu na koszty wdrożenia systemu w firmie oraz w autobusach.
- P.A. GRYF utrzymuje się głównie ze sprzedaży biletów.
- P.A. GRYF nie korzysta z funkcjonujących systemów ITS, gdyż przedsiębiorstwa nie stać na zakup urządzeń niezbędnych do poprawnej integracji z inteligentnymi systemami.
- Nie planuje się uruchomienia nowych linii autobusowych w najbliższym czasie.

Logistyka transportowa

Opinie rozmówcy:

- Rozkłady jazdy najrzadziej dostosowuje się do połączeń kolejowych ze względu na częste zmiany rozkładów przez kolej, a najczęściej do godzin zajęć w szkołach dla dzieci i młodzieży oraz do godzin dojazdów osób pracujących (w dalszej kolejności).
- W weekendy rozkłady są częściowo skoordynowane z innymi operatorami.
- Na obszarach, gdzie P.A. Gryf świadczy usługi dowozowe do miejsc pracy i szkół, podróże odbywają się bez przesiadek, a poziom dostosowania oferty przewozowej do pracowników i uczniów jest wysoki.
- W dzień roboczy trasa z Kartuz do Gdańska charakteryzuje się dużymi zatorami drogowymi, co powoduje opóźnienia.
- Największe zatory drogowe obserwuje się w Gdańsku. Sytuację poprawia fakt, że na liniach obsługiwanych przez P.A. GRYF spółka legalnie korzysta z buspasów. Każde rozwiązanie funkcjonujące na terenach miejskich

	<p>mające zapewniać uprzywilejowanie dla autobusów jest wykorzystywane przez P.A. Gryf, z wyjątkiem systemów ITS.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na terenie Gdańska występują ciągi drogowe, z których korzysta tylko P.A. Gryf i na których dochodzi do częstych zatorów drogowych. Jednak jako prywatny operator, nie ma możliwości wnioskowania o wprowadzenie na tych ciągach drogowych priorytetu dla przewozów autobusowych.
Współpraca metropolitalna	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kwestia organizacji powinna być rozwiązywana na poziomie samorządu województwa z wydzielonymi jednostkami (przewozy regionalne autobusowe, komunikacja kolejowa).

4.2.5. Michał Tusk – Główny Specjalista ds. Inwestycji, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku (21.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stworzenie jednolitego zarządu transportu (MZKZG) i integracja w tym zakresie jest dobrym kierunkiem działań. – Stworzenie jednego centrum zarządzania jest kwestią problematyczną. – Wśród obserwowanych problemów w transporcie miejskim można wyszczególnić kwestie handlowo-ofertowe oraz taryfowe. W tych dwóch obszarach powinno się rozpatrywać przydatność wspólnego zarządu. Kluczowe problemy występują na styku komunikacji komunalnej i kolei. – Głównym przeznaczeniem systemu FALA jest integracja przewozów i ułatwienie kwestii rozliczeń pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. – Dotychczas żaden podmiot nie zgłosił się do podjęcia roli lidera w zakresie integracji przewozów. – Istnieje przekonanie, że system FALA będzie samodzielnie funkcjonował i regulował się. W praktyce pasażerowie chcą mieć wpływ na wybór taryfy, z której chcą korzystać, co wyklucza pełną automatyzację procesu i wymaga koordynacji. – Wspólny metropolitalny zarząd transportu publicznego ma sens ze względu na możliwość przełamania politycznej niemocy i wzięcia przez niego odpowiedzialności za obsługę i rozliczanie systemu FALA.

- Zaletami systemu FALA są walidatory w pojazdach i system umożliwiający integrację płatności oraz umieszczanie ich w chmurze.
- Kontrowersyjnym zagadnieniem jest konieczność walidacji w pojazdach komunikacji. Przy wejściu nie powinno być to kwestią problematyczną dla użytkowników, natomiast przy wyjściu nie powinno być to obligatoryjne dla osób mających bilet dłuższy niż na jednorazowy przejazd.
- Osoby kursujące codziennie na stałych trasach nie powinny być zobowiązane do walidowania przejazdu przy wyjściu.
- Na przystankach SKM powinny być bramki, gdzie pasażerowie mogliby walidować przejazd.
- W przypadku korzystania z linii przekraczających strefy taryfowe, pasażer powinien skasować bilet lub kartę przy wyjściu, aby zaznaczyć, że przekroczył (bądź nie) granicę strefy. To kwestie techniczne i logistyczne, które wymagają dopracowania.
- Problem z brakiem możliwości honorowania biletów gdańskich w Gdyni jest niszowy, chociaż istotny symbolicznie i zaburza realny obraz funkcjonowania komunikacji.
- W Trójmieście występuje bilet tandemowy, na który składa się bilet metropolitalny kolejowy i komunalny.
- Gdyby OMGGS dysponowało skomunalizowaną koleją aglomeracyjną, integracja przewozów autobusowych z kolejowymi byłaby znacznie łatwiejsza.
- W przeszłości była możliwość, aby doprowadzić do komunalizacji SKM-ki, ale ta okazja nie została wykorzystana.
- W kontekście finansowania przewozów aglomeracyjnych, wyłącznie miejskich, system FALA powinien sprawiedliwie rozdzielać płatności według samorządów, w których dany pasażer korzysta z przewozów.
- Im bardziej peryferyjne położenie gminy względem Trójmiasta, w tym większym stopniu Urząd Marszałkowski finansuje przewozy.
- Mieszkańcy OMGGS podróżują liniowo, więc konieczne jest strefowanie taryfy przewozowej. Istnieją różne modele taryfy, a problemem nie jest sama logistyka jej funkcjonowania, a brak lidera biorącego odpowiedzialność za koordynację systemu. Istnieje też obawa przed wzięciem odpowiedzialności za wzrosty cen na poszczególnych odcinkach, które nastąpią, gdy nowa taryfa zostanie wprowadzona.

- Wprowadzenie jednolitego zarządu może nastąpić na podstawie umów międzygminnych.
- Kluczowym aspektem dotyczącym problematyki rozliczeń stanowi kolej, gdzie obowiązująca taryfa jest skomplikowana.
- Zarząd mógłby mieć oddziały w Gdańsku, Gdyni i prawdopodobnie w Wejherowie oraz Sopocie. W kwestii organizacji zarządu do ustalenia pozostają aspekty finansowe oraz zaufanie. Marszałek województwa mógłby być koordynatorem związku. Większa niezależność omawianego zarządu byłaby korzystnym rozwiązaniem dla skutecznego zarządzania i komunikacji zmian, np. w kwestii obsługi poszczególnych linii.
- Tylko marszałek może wprowadzić Zarząd Transportu na skalę wojewódzką, gdyż to on odpowiada za zarządzanie koleją.
- Wydatkowanie pieniędzy na komunikację w Żukowie jest kwestią problematyczną. Gmina Żukowo jest obsługiwana PKM-ką, do której jako samorząd nic nie dopłaca, funkcjonują tam też przewozy prywatne, np. P.A. GRYF.
- Gminie Pruszcz Gdański bardziej opłaca się finansować całą linię na trasie Straszyn-Gdańsk, niż płacić miastu Gdańsk za swój udział w obsłudze linii ze względu na możliwość refundacji w postaci ulg ustawowych.
- Problemem komunikacji podmiejskiej jest policentryczny charakter Metropolii i branie odpowiedzialności za organizację przewozów do poszczególnych peryferyjnych miejscowości w OMGGs. Marszałek województwa ma odpowiednie narzędzia i powinien je wykorzystywać, aby zaangażować poszczególne samorządy w transport komunalny.
- Obecnie jest przyjęta zasada, że jeśli linia wyjeżdża poza granice Gdańska, jest organizowany przetarg na jej prowadzenie.
- Wprowadzenie narzędzia w postaci otrzymywania dopłat z ulg ustawowych przez gminy za współorganizowanie komunikacji miejskiej zlikwidowałoby pokusę do organizowania własnej komunikacji miejskiej. To samo tyczy się organizacji połączeń kolejowych i ujednoczenia zasad ich refundacji.
- Usprawnienia na węzłach przesiadkowych dotyczą m.in. dążenia do bezpośredniego dojeżdżania autobusów z Oliwy do dworca Gdańsk Osowa.
- Aktualnie powstaje nowy projekt węzła Lipce, który otworzy nowe możliwości dla lepszej organizacji komunikacji od południa.

- Istotnym problemem jest brak koordynacji pomiędzy ofertą połączeń autobusowych a kursami PKM.
- Standard GTFS powinien zostać wprowadzony w Metropolii. Miasta mają możliwość zarządzania danymi z serwisu Google Maps. Narzędzie to ma swoje niedociągnięcia, które powodują, że czasem optymalna droga dojścia do wskazanego przez użytkownika celu nie jest pokazywana. Dobrym rozwiązaniem byłaby stała współpraca pomiędzy miastem a firmą Google w celu dostosowywania map do realnych uwarunkowań terenu.
- W zakresie komunikacji miejskiej w Trójmieście pozycje pojazdów na żywo są aktualizowane na bieżąco.
- Google, a nie osobna aplikacja, powinien liczyć gotówkę wpłacaną przez system FALA.
- System SIP obowiązuje i ZTM pracuje nad jego dalszym rozwojem, m. in. w kierunku informowania pasażerów na żywo o utrudnieniach komunikacyjnych. ZTM chce wprowadzać również informowanie w czasie bieżącym na temat odjazdów z pobliskich przystanków.
- Kluczowe ciągi, na których powinny się znajdować linie metropolitalne, to te kursujące z częstotliwością co 10 minut: linia R w Gdyni i Rumi, linia nr 148 w Gdańsku, linie tramwajowe kursujące po trasie GPW. Dodatkowo ZTM chce zwiększyć częstotliwość kursowania linii nr 227, która mogłaby mieć charakter linii metropolitalnej. Natomiast obecne ograniczenia finansowe powodują, że wymienione ciągi metropolitalne mają na razie charakter założeń koncepcyjnych.
- Linia autobusowa jeżdżąca po obwodnicy Trójmiasta i obsługująca węzły na tej trasie spełniłaby potrzeby mieszkańców w zakresie alternatywy dla przesiadki w samochód z przystanków węzłowych.
- Poza kręgosłupem metropolii znajdują się linie dowozowe do przystanków węzłowych, takie jak 836 czy 189, których działanie można by wzmocnić. Przykładowym działaniem mogłoby być zwiększenie liczby połączeń linii PKM z Kaszub (Żukowo, Chwaszczyno, Kielno, Tokary) do Gdańska lub wprowadzenie systemu linii dowozowych do przystanku Gdańsk Osowa i Gdynia Karwiny.
- Powodem braku linii dowozowych jest brak zainteresowania gmin w zakresie ich finansowania.

Parkingi P&R

Opinie rozmówcy:

- Z wyjątkiem stacji Kowale ZTM nie planuje żadnych parkingów typu P&R przy przystankach PKM na obszarze Gdańska Południe.

Sugestie rozmówcy:

	<ul style="list-style-type: none"> – Mając do dyspozycji hulajnogę czy rower miejski nie powinno się marnować przestrzeni na parking typu P&R przy mniejszych przystankach, skoro zabudowa miejska ma być dogęszczana. – Przy stacji Kowale, jeśli powstanie P&R, powinien prowadzić do niego buspas. – Jeśli przy węźle Łostowice/Świętokrzyska powstanie centrum usługowe, to parking typu P&R powinien powstać w podziemnej części budynku usługowego. – Wydzielony parking dla samochodów współdzielonych, które wspierają transport publiczny, jest dobrym rozwiązaniem. Dodatkowo można by stworzyć zachęty do korzystania z aut współdzielonych. Warty uwagi w tym kontekście jest fakt, że znacząca część osób korzystających z samochodów współdzielonych nie ma własnego auta.
Logistyka transportowa	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Żegluga gdańska jest obecnie niedofinansowana. – Tramwaj wodny na linii Gdańsk-Hel ma szanse powodzenia przy zaistnieniu następujących warunków: obsługi taborem, który ma szansę szybko i automatycznie zadokować; odstępstwa ze strony Urzędu Morskiego lub RZGW dotyczące zwiększenia dopuszczalnej prędkości, w celu osiągnięcia szybszego czasu dotarcia na półwysep niż autobusem (jest to wykonalne technicznie). <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W najniższym punkcie tunelu pod Motławą mógłby powstać przystanek z wyjściem po obu stronach (prowadzący do Gdańska Wrzeszcza), byłoby to także dogodne spięcie komunikacji miejskiej z tramwajem wodnym. – Debata nad możliwością uruchomienia tramwaju wodnego powinna zostać rozpoczęta od refleksji nad tym, co będzie komercyjną, a co publiczną usługą i wyznaczyć kryteria dla tego rozwiązania. Ujęcie kierunków działań oraz regulacji w zakresie żeglugi po Zatoce Gdańskiej w formie strategii mogłoby pomóc w rozwiązaniu tej kwestii.

4.2.6. Katarzyna Ceglarek – Dział Rozwoju Portu, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., (20.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
-------	-----------------------

Opinie rozmówczyni:

- Aktualnie największym problemem w zakresie obsługi logistycznej Portu Gdynia jest konieczność pokonywania zatłoczonej Estakady Kwiatkowskiego przez samochody ciężarowe. Inwestycja w tzw. Drogę Czerwoną umożliwi bezkolizyjny i bezpośredni wyjazd w kierunku sieci drogowej TEN-T.
- Bardzo pilne są też prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 201 z Bydgoszczy do Gdyni, ponieważ aktualnie zdecydowana większość ruchu towarowego z i do portu jest kierowana linią 202 przez Sopot i Gdańsk, gdzie priorytet mają pociągi pasażerskie. Utworzenie alternatywnego ciągu komunikacyjnego na linii 201 umożliwi skrócenie czasu tranzytu, co ma szczególne znaczenie w przypadku pociągów intermodalnych.
- Rozbudowa wschodniej części portu wiąże się z koniecznością budowy tzw. „drogi przelotowej” biegnącej równolegle do ul. Janka Wiśniewskiego.
- Obsługa poszczególnych terminali i budynków administracji przez miejski transport zbiorowy (autobusy, trolejbusy) jest uznana za wystarczającą.
- Port bierze udział w pracach koncepcyjnych na rzecz budowy Północnej Kolei Aglomeracyjnej. Skonsultowany i wybrany przez PKP PLK wariant W2 nie spowoduje znaczącej ingerencji w przepustowość istniejących dróg dowozu ładunków z terminali zlokalizowanych w zachodniej części Portu.
- Z perspektywy Portu istotne jest właściwe dowiązanie Drogi Czerwonej do planowanej trasy Via Maris. Jeden z rozpatrywanych wariantów powoduje przecięcie obszaru będącego w granicach administracyjnych Portu Gdynia na dwie części, na co Port nie wyraża zgody, bowiem taki przebieg znacząco utrudniłby przyszłą obsługę Doliny Logistycznej.

Sugestie rozmówczyni:

- Istnieje konieczność wyznaczenia nowych parkingów i Miejsc Obsługi Pasażerów (MOP) w ciągu istniejącej Obwodnicy Trójmiasta. Pozwoliłoby to na rozładowanie kolejki pojazdów oczekujących na przeładunek, co jest szczególnie problematyczne w sytuacji niesprzyjających warunków pogodowych.
- Warto uwzględnić w planie parkingi buforowe dla ciężarówek oczekujących na awizację ładunku, aktualnie często tarasują one drogi dojazdowe i wewnętrzne w Porcie.

4.2.7. Mirosław Siergiej – Dyrektor, Zakład Komunikacji Miejskiej w Lęborku (14.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pomoc finansowa ze strony miasta była kluczowa w kontekście przetrwania Zakładu w ciągu ostatnich dwóch lat. – Obecnie jedynym czynnikiem, który wpływa negatywnie na koszt funkcjonowania miejskich przewozów jest wysoka cena paliw. – Zauważalnym trendem jest przesiadanie się Lęborczan do komunikacji publicznej i zwiększenie przychodów z tytułu nabywania biletów na liniach miejskich. – ZKM w Lęborku nie planuje wydłużenia linii bądź uruchomienia nowych połączeń, natomiast będzie pracować nad zwiększeniem częstotliwości kursów. Duża częstotliwość wpłynie pozytywnie także na koordynację połączeń z koleją. – Nie obserwuje się zwiększenia popytu na komunikację miejską w dojazdach do terenów przemysłowych. – ZKM w Lęborku czeka na podpisanie umowy w sprawie zakupu 4 autobusów elektrycznych. Nowe autobusy powinny wyjechać na ulice w czasie wakacji w 2024 roku. – ZKM w Lęborku wprowadza 12 metrowy tabor i wycofuje mniejsze jednostki. – W okresie, kiedy prywatne firmy busowe przejęły od komunikacji publicznej obsługę mniejszych miejscowości, zaczęły powstawać białe plamy komunikacyjne na mapie gminy. Obecnie system dopłat subsydiowanych przez państwo powoduje, że przewozy publiczne zaczynają powracać do części z dotychczas nieobsługiwanych komunikacyjnie obszarów. W związku z faktem, że ustawodawca nie przewiduje dopłat dla komunikacji miejskiej, prawdopodobnie w przyszłości ZKM w Lęborku nie będzie obsługiwać terenów oddalonych od granic miasta. – Standaryzacja infrastruktury przystanków jest możliwa i byłaby dla pasażerów korzystna. – Najważniejszymi klientami ZKM w Lęborku są obecnie uczniowie i osoby starsze. – Z perspektywy pasażera obecna siatka połączeń komunikacji miejskiej w Lęborku jest wystarczająca.
Współpraca metropolitalna	Opinie rozmówcy:

- Implementacja systemu FALA w związku z planowanym ujednoczeniem taryf jest dużą szansą dla Lęborka i innych samorządów.

Sugestie rozmówcy:

- Powinno się upraszczać ulgi pasażerskie.

4.2.8. Piotr Todys – Prezes Zarządu, Fundacja TUS (23.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Podczas procesu planowania inwestycji myśli się głównie o samochodach. Chodniki i drogi dla rowerów są źle planowane. Sytuacja osób z niepełnosprawnością jest bardzo trudna, ponieważ nie stosuje się do wymogów projektowania chodników, np. osoby na wózkach inwalidzkich mają utrudnione poruszanie się. Przestrzeń jest zawężana, przez co często niedostępna dla pieszych i osób niepełnosprawnych. – Chodniki są zbyt wąskie lub w niektórych miejscach zupełnie ich brakuje. – Niewystarczająca jest dbałość o bezpieczeństwo pieszych, np. niewiele jest wyniesionych miejsc na jezdni, które spowalniają ruch samochodowy i umożliwiają przejście przez jezdnię, nie schodząc poniżej poziomu chodnika. – Woonerf to bardzo dobre rozwiązanie, demokratyzujące poruszanie się po danym ciągu. Natomiast woonerf nie może być jedynym rozwiązaniem – musi być uzupełnieniem innych rozwiązań planistycznych sprzyjających włączaniu różnych grup użytkowników do ruchu. – Najlepsza do poruszania się osób z niepełnosprawnością jest nawierzchnia bitumiczna. – Nie należy wymieniać całej nawierzchni, wystarczy wprowadzić ciągi dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, np. tak jak na rynku we Wrocławiu. – Należy wzorować się na miastach kanadyjskich oraz krajów skandynawskich. – W procesie projektowania architekci zbyt dużo skupiają się na wizualizacjach, a zbyt mało na funkcjonalności przestrzeni publicznych. – Należy poprawić standardy projektowania, głównie w kwestii dostępności.

	<ul style="list-style-type: none"> – Brak jest skutecznego egzekwowania prawa na etapie projektowania, nieprzestrzegana jest m.in. konwencja o prawach osób niepełnosprawnych.
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Przykładami nieprawidłowego projektowania są: okolice Dworca Głównego w Krakowie, Dworzec Główny w Poznaniu, Dworzec Główny w Gdańsku (przed przebudową), Dworzec Warszawa Wschodnia – utrudnione jest dojście dla osób z niepełnosprawnością. – Bardzo dobre rozwiązania modułowe występują na małych stacjach i przystankach.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Występuje ogólny problem z oznakowaniem na węzłach, co dotyczy wszystkich grup, nie tylko osób z niepełnosprawnościami.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bardzo dobry dostęp do transportu publicznego jest w miastach, z wysoką dostępnością do przystanków, gdzie gęsta sieć przystanków umożliwia sprawne korzystanie z transportu publicznego, autobusy niskopodłogowe ułatwiają korzystanie z komunikacji osobom starszym i z niepełnosprawnościami. – Autobusowa komunikacja międzymiastowa jest na niskim poziomie.
Parkingi P&R	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Parkingi P&R położone są zbyt daleko od przystanków komunikacji miejskiej.
Rowery/UTO/ piesi	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konieczne jest stosowanie pochylni dla osób korzystających z wózków inwalidzkich. – Powszechne jest pomijanie potrzeb osób niewidomych m. in. przez brak oznakowanych dróg prowadzących dla osób niewidomych na węzłach komunikacyjnych. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Przy projektowaniu należy uwzględniać potrzeby wszystkich użytkowników i brać pod uwagę osoby w różnym wieku.
Dialog z mieszkańcami	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Niepełnosprawność sensoryczna jest stale pomijana podczas projektowania. – Rezultatem powszechnie występującego niedostosowania przestrzeni publicznych do potrzeb np. osób z ograniczoną mobilnością lub

niepełnosprawnością sensoryczną jest brak równości wśród użytkowników przestrzeni publicznych.

Sugestie rozmówcy:

- Wielu architektów projektujących przestrzenie publiczne nie ma świadomości braków w infrastrukturze dla osób z niepełnosprawnościami. Edukacja architektoniczna już w szkołach podstawowych mogłaby rozwiązać ten problem.

4.2.9. Alicja Pawłowska – Kierownik Referatu Zrównoważonej Mobilności, Urząd Miasta Gdyni (22.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ol style="list-style-type: none">1. Poprawa atrakcyjności zrównoważonej mobilności w OMGGs:<ul style="list-style-type: none">– Konieczne jest zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności. Powinno się to odbywać poprzez działania miękkie. Ciężko jest prowadzić działania twarde, często związane z ograniczeniami ruchu i narzucać rozwiązania w sposób wymuszony. Jest to prostsze i mniej kontrowersyjne, kiedy te działania są zrozumiałe dla mieszkańców. Ucząc społeczeństwo, łatwiej jest wprowadzać działania związane ze zrównoważoną mobilnością. Należy przy tym podkreślić, że do wprowadzenia takich działań konieczne jest uwzględnienie wszystkich interesariuszy. Dobrym sposobem na to jest powołanie koordynatora lub osobnej jednostki odpowiedzialnej za obszar zrównoważonej mobilności. Jednostka ta powinna współpracować i integrować inne jednostki i podmioty w celu uwzględnienia branżowych uwarunkowań i potrzeb. W innym przypadku pomija się wiedzę i cele niektórych interesariuszy. Przykładowo, zamiast oficerów od ruchu pieszego, rowerowego, od logistyki miejskiej itd. powinien być powołany zespół zadaniowy, aby połączyć interesy z tych obszarów.2. Transport publiczny na żądanie:<ul style="list-style-type: none">– W Gdyni analizowano koncepcję transportu publicznego na żądanie w ramach projektu Smacker na przykładzie Szemudu. Idea jest bardzo słuszna, lecz analizy wykazały, że wiąże się to jeszcze z pewnymi ograniczeniami prawnymi. Wdrożenie pełnej usługi transportu na żądanie, tak jak to działa na zachodzie, jest obecnie utrudnione z przyczyn formalnych. Rozwiązaniem pośrednim jest organizacja tzw. linii wahadłowych. Sam transport na żądanie jako wizja i przyszłość w polskich warunkach jest jak najbardziej dobrym rozwiązaniem

z uwagi na strukturę przestrzenną, demograficzną i koszty obsługi transportu publicznego dla obszarów podmiejskich – rozwiązanie to może być w takich przypadkach najbardziej efektywne. Linie w takim systemie, obsługujące obszary podmiejskie, powinny być doprowadzane do węzłów, które są obsługiwane przez regularny miejski transport zbiorowy o dużej częstotliwości.

Parkingi P&R

3. Parkingi systemu Park&Ride i parkingi buforowe:
 - Parkingi w Gdyni podzielono na dwie grupy: w centrum miasta oraz buforowe zlokalizowane na obrzeżach. Nie ma wątpliwości, że parkingi buforowe powinny być zlokalizowane na obrzeżach miasta przy głównych trasach wlotowych. W Gdyni lokalizacjami, gdzie funkcjonują lub powinny funkcjonować parkingi buforowe są: Pogórze, Wiczlino, Dąbrowa (ul. Krzemowa), Karwiny, możliwe, że również od strony Sopotu. Warto przy tym zaznaczyć możliwość wykorzystywania parkingów przy centrach handlowych na zasadzie współpracy z jednostkami prywatnymi. Projektując parkingi buforowe czy zwykłe parkingi typu P&R konieczne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, np. zadaszenia, miejsc rowerowych.
4. Rola polityki parkingowej:
 - W polityce parkingowej można uwzględnić stosowanie zachęt i działań zniechęcających. Dobrze rozwinięta oferta transportu zbiorowego, rozbudowana sieć dróg rowerowych i prowadzone kampanie edukacyjne są zachętą, czyli działaniami, które zwiększają atrakcyjność usług transportu zbiorowego i aktywnej mobilności. Oprócz powyższego w lokalnych uwarunkowaniach konieczne jest jednak także podejmowanie działań restrykcyjnych. W ramach tych działań należy zarządzać liczbą miejsc parkingowych, ale także wprowadzać uspokajanie ruchu, strefy płatnego parkowania i inne ograniczenia. Polityka parkingowa jest jednym z narzędzi, które może być stosowane do realizacji tych zadań, co potwierdzają gdyńskie doświadczenia.
 - Konieczne jest ujednolicenie systemu parkowania dla pojazdów dostawczych, ponieważ dostawcy często poruszają się po całej metropolii. Również zasady i stawki za płatne parkowanie powinny być spójne w całym Trójmieście. W przypadku pozostałych miast OMGGS można stosować inne taryfy i zasady, choć dobrane do wielkości miejscowości, np. podobna taryfa w Malborku, Tczewie i Lęborku.
 - Opracowując taryfę i regulaminy stref płatnego parkowania powinno się zachować odpowiednie

	<p>proporcje pomiędzy wysokością kary za brak opłaty za parkowanie, a wysokością kary za brak ważnego biletu w pojazdach transportu zbiorowego.</p>
<p>Rowery/UTO/ piesi</p>	<p>5. Integracja usług współdzielonych (rower, UTO) z transportem zbiorowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Integracja usług współdzielonych (rower, UTO) z transportem zbiorowym nie jest prostą kwestią. Trudno określić, na ile miasta powinny angażować się w strefę prywatną. Konieczny byłby model biznesowy, który odpowiedziałby na pytanie, co jest najlepsze z punktu widzenia miasta. – Konieczne jest zapewnienie otwartości danych, aby taka integracja była prostsza i otwarta na rozwiązania techniczne z sektora prywatnego, który jest szybszy niż sektor transportu publicznego. Należy wprowadzać ideę Mobility as a Service niezależnie od rozwiązań technicznych (aplikacje, karty itd.).
<p>Logistyka transportowa</p>	<p>6. Miejsca przeznaczone dla dostawców:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doświadczenia gdyńskie ukazują, że wskazywanie konkretnych miejsc dla dostawców jest możliwe i przynosi pozytywne rezultaty. Praktyka wykazuje, że należy wyznaczać tego rodzaju miejsca już na etapie projektowania inwestycji poprzez wprowadzanie zapisów o wymogu zapewnienia miejsca dla dostawców. Powinno to być uwzględnione na etapie wydawania warunków dla zabudowy. W innym przypadku występuje zagrożenie, że problem, który później wystąpi, jest problemem miasta i inwestorzy, a czasem też mieszkańcy, mają pretensje odnośnie do wprowadzanych zmian i zabierania już istniejących miejsc parkingowych. Szansą wynikającą z wprowadzenia miejsc dla dostawców jest ograniczenie nielegalnego parkowania, poprawa bezpieczeństwa i większy porządek przestrzenny. Pożądane jest wdrażanie nowoczesnych rozwiązań, np. czujników detekcji zajętości, żeby monitorować czas postoju takich pojazdów. Ogólne doświadczenie w zakresie wyznaczania takich miejsc w Gdyni jest pozytywne, miasto wykonało stosowne analizy poprzedzające wdrożenie tego rodzaju miejsc. Obecnie firmy i przedsiębiorstwa już same zgłaszają się z prośbą o wyznaczenie takich miejsc parkingowych. W zakresie zagrożeń należy zaznaczyć, że miejsca dla pojazdów dostawczych nie powinny być wyznaczane na chodnikach. Niebezpieczne jest zabieranie przestrzeni

- dla pieszych/rowerzystów. Nie należy również umiejscawiać miejsc parkingowych na przystankach.
7. Możliwość opracowania SULP:
- Opracowanie SULP jest wysoce zalecane, wręcz konieczne. SULP może być uszczegółowieniem rozwiązań zawartych w SUMP. W zakresie SULP może być także opracowanie szczegółowej strategii rozwoju systemu rowerów cargo, z którymi Gdynia również ma pozytywne doświadczenia.

4.2.10. Krzysztof Grzelec – Kierownik Katedry Rynku Transportu, Wydział Ekonomii, Uniwersytet Gdański (22.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>1. Rozszerzenie kompetencji MZTZ</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jeśli Metropolitalny Zarząd Transportu Zbiorowego rozumiemy jako związek, który domyślnie jest odpowiedzialny za organizację i funkcjonowanie transportu w rdzeniu i ewentualnie w gminach ościennych, to powołanie MZTZ i Regionalny ZTZ ma sens z uwagi na odrębną problematykę. Nie jest zasadne, aby MZTZ obejmował swym zasięgiem cały OMGGG przy jednoczesnym funkcjonowaniu RZTZ. Doprowadziłoby do zaburzenia obszaru kompetencji, a być może także utrudniłoby integrację transportu na całym OM. MZTZ o takim zasięgu nie ma sensu z uwagi na to, że to UMWP jest odpowiedzialny za kolej, która jest i ma być kręgosłupem całej struktury oferty przewozowej. – RZTZ powinien zostać powołany i obejmować zarządzaniem także połączenia powiatowe i gminne. Uzasadnione jest współfinansowanie przez gminy połączeń organizowanych przez RZTZ. Należy jednak mieć na uwadze, że zarządzanie transportem zintegrowanym wymaga dodatkowych nakładów finansowych. Zatrudnienie przewoźników do zamówionych dodatkowych połączeń i płacenie za wozokilometry (wzkm) może być zbyt dużym obciążeniem finansowym samorządów. Konieczne jest opracowanie systemu finansowania i rozliczeń przewozów. Na pewno RZTZ nie powinien opierać się na rozliczeniach na podstawie wzkm. – Utworzenie MZTZ jest decyzją polityczną. Możliwe jest powołanie nowego MZTZ lub przekształcenia istniejącego ciała jakim jest MZKZG. Już teraz występuje potrzeba rozszerzenia kompetencji MZKZG z uwagi na

- podobną problematykę transportu w obszarze 14 gmin wchodzących obecnie w związek. Konieczne jest zapewnienie możliwości zintegrowanego kontrolowania i odpowiedniej koordynacji systemu. Zagrożeniem względem stabilności systemu jest obecna sytuacja, w której samorządy w Polsce tworzą związki powiatowo-gminne, żeby uzyskać dofinansowanie w zkm.
- MZKZG miał w pierwotnym założeniu przejąć funkcję organizatora transportu zbiorowego. Stopniowe poszerzanie kompetencji MZKZG można wprowadzać jako podwaliny pod MZTZ, który będzie możliwy do uruchomienia po uchwaleniu statusu metropolitalnego dla OMGGS. Należy przede wszystkim zintegrować ze sobą miasta aglomeracyjne, ewentualnie też z gminami ościennymi. Powinno to działać na zasadzie otwartej formuły związku, do którego mogą przystąpić inne gminy, które chciałyby działać na warunkach MZTZ, pomimo funkcjonowania RZTZ.
 - Zaczątkiem tej integracji jest istniejące już opracowanie ukazujące taryfę metropolitalną z podziałem metropolii na strefy. Szczegółowy kształt i rozmiar stref należałoby opracować na podstawie najnowszych badań marketingowych.
 - MZKZG powinien być wykorzystany do przygotowania się do powołania MZTZ na wzór GOP. Do rozwiązania pozostaje kwestia zasad, na których podstawie MZTZ miałyby wprowadzić ofertę ujmującą także połączenia kolejowe oraz określającą jak powinien do nich się odnosić. MZKZG na ten moment powinien rozszerzać integrację, zapewniając gotowy zintegrowany bilet metropolitalny dla przyszłego MZTZ, wraz z identyfikacją stref taryfowych z opłatami za przekroczenie strefy.
 - Rozwiązaniem pośrednim dla integracji taryfowej jest otwarcie się na różne platformy, na których można by kupować bilety różnych organizatorów w systemie rabatowym.
 - Konieczne jest ustalenie, kto na poziomie MZTZ będzie tworzył ofertę przewozową dla poszczególnych gmin. W Trójmieście można to rozwiązać jednym lub kilkoma oddziałami, w strukturach których byłby integrator tej oferty. Pozostaje jeszcze kwestia kolei, która byłaby poza kompetencjami MZTZ.
2. Cykliczne spotkania członków OMGGS z UMWP
- Należy przemyśleć cel takich spotkań oraz ich formę. Idea spotkań jest dobra, jednak tego rodzaju spotkania powinny odbywać się i być moderowane przez ekspertów od transportu. W innym przypadku spotkania

mogą być w praktyce nieefektywne z uwagi na dominację niektórych samorządów, brak chęci porozumienia itd. Należy zadbać o wysoką poziom merytoryczny tych spotkań.

- Bardziej istotne od powyższych spotkań jest opracowanie kompleksowej koncepcji integracji transportu oraz standardów dla metropolii jak i całego województwa. Zasadne jest zlecenie tego rodzaju opracowania ekspertom zewnętrznym. Opracowana koncepcja i standardy powinny być przyjęte przez samorządy (w szczególności członków OMGGS) oraz realizowane w praktyce. To by uporządkowało współpracę i jednocześnie ograniczyło konieczność spotkań i zagrożenia ich polityczności lub nieefektywności.
3. Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim.
- Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim jest możliwa na zasadzie dofinansowywania przez UMWP kursów dowozowych do kolei. W takim przypadku należy rozważyć powołanie związków powiatowo-wojewódzkich, co doprowadziłoby do powstania zintegrowanej sieci i oferty przewozowej, w tym autobusowo-kolejowej. Konieczne jest jednak jasne określenie roli kolei w obsłudze regionu i metropolii oraz tworzenie w tym kontekście sieci, wykorzystując przy tym powyższą ideę.
 - Konieczne jest dobre partnerstwo między MZTZ a jednostką urzędu marszałkowskiego w celu zapewnienia systemu spójnego z punktu widzenia pasażera i atrakcyjnego dla jego portfela, co wymaga to usystematyzowanych rozwiązań integracyjnych, organizacyjnych i finansowych.
 - Jedną z głównych kwestii w integracji transportu w metropolii i województwie jest integracja z koleją, której system finansowania jest nieefektywny oraz uzależniony od wielkości zamawianej przez marszałka pracy eksploatacyjnej.
4. Organizacja linii metropolitalnych
- OMGGS pod względem zasięgu wynika z woli politycznej, co niekoniecznie powinno być przekładane na sposób kształtowania i strukturę oferty przewozowej. Sens linii metropolitalnych jest ograniczony. Uwzględniając zasięg OMGGS przy założeniu uchwalenia statusu metropolii, przyznane dofinansowanie ok. 200 mln zł zostanie w znacznej części pochłonięte przez koszty integracji.

Niewiele z tej kwoty zostanie na organizację i ponoszenie kosztów funkcjonowania nowych linii metropolitalnych. Linie metropolitalne mogą ewentualnie funkcjonować na zasadzie przyznania istniejącym liniom statusu metropolitalnych i przyznawaniu rabatów za korzystanie z nich. Jest to inny system finansowania i rozliczania od obecnie funkcjonującego. W takim przypadku linie te powinny obsługiwać najważniejsze relacje w metropolii.

4.2.11. Jakub Pietruszewski – Dyrektor, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego (15.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konieczne jest podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS, jednak pociąga to za sobą wiele wyzwań i przeszkód, np. konieczność zapewnienia przez instytucje metropolitalne odpowiednich zasobów kadrowych, eksperckich oraz środków finansowych czy wyrażenia przez poszczególne gminy woli współpracy. – Wdrażanie standaryzacji opracowań planistycznych dla gmin będzie możliwe jedynie przy woli politycznej oraz odpowiednim zrozumieniu problemów, jakie powoduje brak koordynacji tych działań. – Istniejące próby standaryzacji kilku kwestii w OMGGS, takich jak standardy projektowe dla węzłów integracyjnych czy infrastruktury rowerowej, w większości nie zdały egzaminu i nie były wdrażane z dużą liczbą gmin w obszarze metropolitalnym. – Ponadlokalne opracowania studialne to bardzo ważne narzędzia planistyczne, które powinny być opracowywane dla najbardziej newralgicznych obszarów. Przykładem takiego miejsca może być obszar wokół obecnie budowanej Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, gdzie należy unikać niekontrolowanych procesów urbanizacyjnych, aby nie powtórzyć sytuacji podobnej do tej przy obecnej Obwodnicy Trójmiasta. – Uwagi wymaga kwestia starego przebiegu drogi krajowej nr 6 w „Małym Trójmieście”, która po otwarciu Trasy Kaszubskiej S6 oraz trasy Via Maris straci swoją rolę transportową i będzie potrzebować przekształceń, aby przystosować ją do standardów ulicy miejskiej przyjaznej pieszym i rowerzystom. Do tego potrzebna jednak będzie współpraca ponadlokalna, aby opracować masterplan.

	<ul style="list-style-type: none"> – W prowadzenie Bilansu Metropolitalnego jest działaniem koniecznym. Obecne działania gmin związane z przeciwdziałaniem rozpraszaniu zabudowy są zdecydowanie niewystarczające. Perspektywa czasowa wprowadzenia takiego bilansu może być jednak uzależniona w dużej mierze od wprowadzenia zmian w ustawie dot. planowania przestrzennego. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Działania związane z “wypracowaniem standardów metropolitalnych” należy zmienić na “współpracę samorządów i regionu w celu wypracowania standardów”. – Wdrażanie standaryzacji jakichkolwiek rozwiązań jedynie dla pewnego obszaru jest działaniem niepożądanym. Standaryzacja powinna następować szerzej niż tylko w obszarze metropolitalnym, powinno się na to patrzeć przez pryzmat całego regionu i jak najszerzej współpracy ponadlokalnej.
<p>Zintegrowany transport publiczny</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Organizacja metropolitalnych linii transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorzady jest dobrym pomysłem, ale SUMP jest dokumentem, który powinien pozostać na pewnym poziomie ogólności i nie powinien się zagłębiać w szczegółowe przebiegi tych tras. Jest to działanie do wypracowania w późniejszym etapie na podstawie zapisów z SUMP.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zaproponowana organizacja linii metropolitalnych może pomóc poszczególnym gminom doświadczyć działania współpracy metropolitalnej. – Metropolia jest postrzegana przez sporą część gmin jako instytucja dystrybuująca dodatkowe środki finansowe, a nie jako partner udostępniający narzędzia ułatwiające koordynację działań i współpracę. Widoczna jest również wśród gmin konkurencja między sobą o środki na realizację swoich lokalnych inwestycji, które często nie są wdrażane w koordynacji z innymi gminami (np. planowanie tras rowerowych). – Dążenie do zwiększenia integracji i zakresu działania MZKZG lub powołanie nowego związku powiatowo-gminnego jest słusznym działaniem. – Brak związku metropolitalnego w rozumieniu ustawy będzie stanowić dodatkową przeszkodę we współpracy na poziomie wdrażania zintegrowanego transportu zbiorowego. Dopóki ustawa metropolitalna nie wejdzie

w życie, temat transportu i mobilności będzie trzeba inicjować oddolnie.

Sugestie rozmówcy:

- Na poziomie każdego powiatu należy utworzyć ciało lub instytucję, która będzie regularnie poświęcać uwagę tematowi transportu i mobilności oraz koordynować działania gmin, aby zapisy SUMP były prawidłowo wdrażane.

4.2.12. Paulina Tota-Stawarczyk – Fundacja Polska Bez Barrier, (28.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none">- Istnieje przymus wcześniejszego planowania i organizacji podróży w komunikacji dalekobieżnej przez osoby z ograniczonymi możliwościami poruszania się. Osoby te nie mają możliwości odbywania spontanicznych podróży ze względu na konieczność przygotowania asysty czy sprzętu umożliwiającego wejście do pociągu (informację o potrzebie asysty należy zgłosić na 48 godzin przed podróżą).- Coraz częściej instytucje publiczne przyjmują transport publiczny jako podstawowy środek transportu w dostawianiu się do ich centrum lub obiektu.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zagadnienie dostępności często koncentruje się tylko na osobach poruszających się na wózku (tzw. wózkocentryczność). Działający system oparty na organizowaniu dostępności powinien obejmować także rozwiązania służące osobom słabosłyszącym (pętla indukcyjna w autobusie) i niewidomym (komunikaty dźwiękowe).- Jedną z głównych zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego jest coraz bardziej dopasowany do użytkowników tabor, który staje się coraz bardziej dostępny dla wszystkich. W dalszym ciągu widać różnice pomiędzy dostępną infrastrukturą i taborom w miastach a w strefach podmiejskich. W mniejszych gminach widoczne jest niedoinwestowanie systemu transportu zbiorowego ze względu na przeświadczenie o jego niskim wykorzystaniu.- Należy zwrócić uwagę na bardzo dobrze wyszkoloną i świadomą kadrę prowadzącą tabor (kierowcy i kierownicy pojazdów).

	<ul style="list-style-type: none"> – Słabym punktem systemu transportu zbiorowego są węzły przesiadkowe, których skomplikowanie przewyższa dostępność do nich zarówno w kwestii zrozumienia wyboru drogi dojścia, jak i w kwestii fizycznego pokonania trasy i napotkanych barier. – Należy zwrócić uwagę na ograniczenie godzin kursowania tramwajów i autobusów niskopodłogowych, mając świadomość sytuacji braku możliwości powrotu osób z niepełnosprawnością z wydarzeń w godzinach wieczornych (takie ograniczenia istnieją np. w Krakowie). Podróż odbywa się na zasadzie sekwencji dostępności, zilustrowanej łańcuchem dostępności, który definiuje podróż - decyzja o podróży, podróż, wizyta u celu, powrót. Dobrze działający system transportowy powinien zapewniać podróż w obie strony w podobnym standardzie.
Parkingi	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zauważalny jest problem wydzielania stref w centrach miast, w odniesieniu do kwestii uregulowania możliwości wjazdu do centrum przez osoby niepełnosprawne, przy zakazie wjazdu dla innych. Planowanie liczby miejsc parkingowych w stosunku do wyznaczania miejsc dla niepełnosprawnych stwarza pole do nadużyć, ponieważ do 6 miejsc postojowych nie jest wymagane miejsce dla osób z niepełnosprawnością. Powstaje też kwestia odpowiedniego zaprojektowania przestrzeni w sąsiedztwie takiego miejsca.
Rowery/UTO/ piesi	<p>Sugestie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rekomenduje się zmianę obszaru poddanego pod wykonanie audytu z przyjętego 1km, raczej stosowanego do wysokopojemnych środków transportu (15 min piechotą) na 350-500 m dla przystanków autobusowych. – Istnieje konieczność unormowania polityki parkingowej dla hulajnóg oraz zastosowania w miejscach parkowania dla rowerów nawierzchni utwardzonej.
Dialog z mieszkańcami	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kluczowym czynnikiem w przemieszczaniu się osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się jest kompletna informacja, dostępna w jednym miejscu, o tym jak wygląda dostępność poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych czy przystanków, nawet jeszcze przed samym wprowadzeniem dostępności. Pasażerowie powinni mieć informację, czego mogą się spodziewać, tak aby podróż była bezpieczna i jak najbardziej dostosowana do potrzeb podróżującego. Taka informacja dawałaby możliwość

odpowiedniego przygotowania się do podróży i mogłaby być dostępna w formie strony internetowej lub aplikacji.

- Dobrym przykładem dostępności informacji jest strona internetowa Polregio, gdzie podróżujący znajdują informacje o dostępności i oznaczeniach infrastruktury poszczególnych dworców i peronów.
- Dyskusowalna jest skuteczność działania aplikacji, która w czasie rzeczywistym pokazywałaby, gdzie znajduje się pociąg lub autobus. Takie rozwiązanie, wprowadzone testowo na trasie Wieliczka-Kraków, nie sprawdziło się na krótszym dystansie, ze względu na opóźnienie autobusu i porównywalny czas aktualizowania na bieżąco jego lokalizacji.
- Nie wiadomo, dlaczego podróżni bardzo rzadko korzystają z istniejących słupów SIP, udostępniających informacje dźwiękową wraz z informacją o wjeżdżających pociągach zlokalizowanych na przystankach.

Sugestie rozmówczyni:

- Użytkownik, przy kupowaniu wspólnego biletu na środki transportu powinien zostać poinformowany o najbliższym przyjeździe środka transportu spełniającego standardy dostępności.
- Istnieje potrzeba organizowania szkoleń dla kierowców pojazdów, aby wiedzieli oni jak zachowywać się w sytuacjach spornych (np. kiedy w pojeździe są dwa miejsca bezpieczne dla wózków, oba są zajęte, a do pojazdu chce wsiąść trzecia osoba).

**Współpraca
metropolitalna**

Opinie rozmówczyni:

- W kontekście powstawania standardów miejskich określających odległości, wielkość, rodzaj płyt prowadzących, wysokość tablic informacyjnych czy lokalizację tablic SIP, tendencja ich tworzenia podąża od dużych miast w stronę mniejszych miast. Przyjmowane standardy różnią się zazwyczaj wytycznymi w zakresie doboru rozmiaru płyt, czy wytycznymi konserwatorskimi, związanymi w lokalizacją danego projektu w obrębie ścisłego centrum. Pożądane jest ujednoczenie standardów dla całej Polski, zwracając uwagę na korzyści wynikające ze wprowadzenia wspólnych standardów dostępności. Dzięki ogólnej standaryzacji przestrzenie publiczne i informacje są bardziej zrozumiałe, a korzystanie z nich jest bardziej intuicyjne.
- Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami do celów podróży zależy od funkcji obiektu i własności. Zazwyczaj szkoły, przychodnie, większe sklepy mają

zapewniony dobry dostęp, natomiast miejsca pracy czy mniejsze sklepy traktują tę kwestię w zależności od woli właściciela. Ciekawy przykład stanowią instytucje kultury, które starają się zapewnić dostępność wszystkim. Dobrym przykładem jest Muzeum Emigracji w Gdyni, które ma zrobiony opis dostępności budynku z uwzględnieniem transportu publicznego.

- Należy zwrócić uwagę na pomijanie użytkowników o ograniczonej możliwości poruszania się przy projektowaniu stacji ładowania pojazdów elektrycznych (konieczne jest umożliwienie dostępu do ładowarki przy zachowaniu przestrzeni manewrowej).

4.2.13. Katarzyna Kostrzewa-Rzoska – Naczelnik, Wydział Rozwoju i Gospodarki Przestrzennej, Urząd Miasta Malbork (04.04.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none">– Należy dążyć do podnoszenia kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS, zwłaszcza w gminach, które nie posiadają w ramach działania jednostki własnego biura odpowiedzialnego za planowanie przestrzenne.– Istnieje konieczność podnoszenia świadomości mieszkańców dotyczącej procedur planistycznych i etapów związanych z planowaniem przestrzennym w ramach działania OMGGS.– W kwestii standaryzacji dokumentów OMGGS działa nieefektywnie, biorąc pod uwagę działania podejmowane przy standaryzacji dokumentów, w ramach uchwały krajobrazowej (nakład pracy, liczbę spotkań, dyskusji) i mając na uwadze ich efekt końcowy.– Współpraca w zakresie planowania przestrzennego pomiędzy gminami OMGGS, szczególnie na granicach gmin, powinna odbywać się w sposób zintegrowany, a zaangażowanie interesariuszy powinno być zależne od rodzaju i lokalizacji inwestycji. Często planowanie koncentruje się wewnątrz danej jednostki, co w rezultacie powoduje niezrównoważony rozwój OMGGSu. Ponadto brakuje wytycznych instytucjonalnych określających sposób procedowania przez gminy, które byłyby wiążące przy realizacji zapisów studium czy strategii MOF. Występuje znaczna trudność we współpracy w zakresie planowania przestrzennego i

uzgodnień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad pod względem piętrzonych przez jednostkę ograniczeń.

- Istnieje konieczność tworzenia opracowań studialnych, zwłaszcza w okolicy węzłów integracyjnych, co widać na przykładzie atrakcyjnie zagospodarowanego węzła z dworcem w Malborku i jego otoczenia w postaci pustostanów pozostałych po działalności PKP. Przemysłane planowanie działań, poprzez rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych wokół węzłów, będzie miało przełożenie na nie tylko na zrównoważony rozwój miasta, ale także na odbiór przestrzeni przez mieszkańców i osób przyjezdnych.
- Należy uwzględnić nie wykorzystywane już obszary kolejowe do lokalizacji nowych terenów przemysłowych, terenów pod lokalizację nowych firm i przedsiębiorstw, których brakuje w mieście Malbork.
- Przy rozwoju stref działalności gospodarczej w bliskości ciągów transportowych pierwszorzędne powinno być wyznaczenie takich stref i oznaczenie ich położenia względem obszaru metropolitalnego a dopiero po tym kroku planowanie rozwoju infrastruktury.
- Można wątpić w skuteczność wprowadzenia standardów metropolitalnych odnośnie do dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych, biorąc pod uwagę niewystarczającą moc sprawczą opracowania.

Zintegrowany transport publiczny

Opinie rozmówczyni:

- W mieście Malbork komunikacja zbiorowa realizowana jest na zasadach działania własnego realizowanego przez gminę, a linie autobusowe kursujące poza obręb miasta funkcjonują na zasadzie porozumienia. W zakresie organizowania nowych połączeń i linii związanych z rozwojem przestrzennym miasta, istnieją ograniczenia związane z określoną liczbą kilometrów i dofinansowaniem poszczególnych autobusów kursujących na wyznaczonych wcześniej trasach (nie jest możliwa zmiana trasy ze względu na przedmiot pozyskania dofinansowania).
- Po skróceniu linii SKM, która kiedyś dojeżdżała do miasta, nie ma wygodnego i szybkiego połączenia Malborka z rdzeniem metropolii. Miasto jest marginalizowane komunikacyjnie przez brak połączeń kolejowych z Trójmiastem i brak obwodnicy miasta.
- Miasto Malbork wycofało się z uczestnictwa w systemie FALA ze względu na koszty związane z wprowadzeniem

	<p>programu. Program nie uwzględnia zróżnicowania kosztów związanych z wprowadzeniem określonych zmian transportowych ze względu na obszar działania. Z perspektywy mniejszych samorządów wprowadzenie takiego rozwiązania jest często nieopłacalne, ponieważ koszty przewyższają korzyści i nierówny poziom finansowania usług transportowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Działanie związane z przekazaniem zarządzania transportem zbiorowym zewnętrznej jednostce w ramach OMGGS jest słuszne, pod warunkiem zachowania ilości i jakości świadczonych usług.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na terenie województwa i OMGGS powinno się delimitować obszary, które miałyby zdiagnozowane cechy charakterystyczne w formie mocnych i słabych stron. Takie opracowanie, odpowiednio przygotowane i odwzorowane na mapie na potrzeby OMGGS mogłoby być podstawą do określania działań odpowiednich dla danej strefy i stanowiłoby fundament do pozyskiwania środków na ich rozwój. W rezultacie rozwój całego OMGGS odbywałby się w sposób zharmonizowany i jednorodny. – Poprawa atrakcyjności zrównoważonej mobilności dla obszaru OMGGS powinna opierać się na analizie rozwiązań z innych miast na świecie. Kluczowa jest diagnoza potrzeb, określenie rozwiązań, a na ich podstawie wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za dane działanie oraz odpowiednią koordynację działań. W ramach współpracy w OMGGS powinny powstać wytyczne, które przełożone zostaną na finansowanie takich działań.

4.2.14. Kajetan Lewandowski – członek stowarzyszenia Rowerowa Gdynia i pracownik Centrum Analiz Strategicznych Politechniki Gdańskiej (21.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
<p>Planowanie przestrzenne</p>	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Istnieje potrzeba przeprowadzenia audytów dostępności do przystanków transportu zbiorowego. Powinno się wprowadzić w SIP specjalne komunikaty i ostrzeżenia o przystankach, które nie są dostosowane do korzystania z nich przez osoby ze specjalnymi potrzebami. – Dobre działania sugerowane w SUMP nie powinny degradować przestrzeni ani zmniejszać komfortu innych użytkowników. Na przykład Gdynia wprowadziła

	<p>pilotażowy program wyznaczania miejsc postojowych dla dostawców, które zostały wyznaczone kosztem chodników i pieszych.</p>
<p>Zintegrowany transport publiczny</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Może wystąpić potrzeba aktualizacji map z połączeniami PTZ w SUMP OMGGS, m.in. w Gdyni ostatnio drastycznie zmniejszono liczbę połączeń. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konieczne jest wprowadzenie modularności częstotliwości połączeń PTZ (hierarchii linii komunikacyjnych w ramach całej sieci) na wzór Krakowa. – Powinno się przemyśleć sposób organizowania przesiadek, aby odbywały się one na jednym poziomie, bez barier architektonicznych, w niedalekiej odległości od siebie i najlepiej na jednym wspólnym przystanku - dobrym przykładem jest przystanek autobusowo-tramwajowy Warneńska w Gdańsku. Złym przykładem jest sposób projektowania węzła Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. – W ramach integracji PTZ trzeba przede wszystkim wprowadzić jednolitego zarządcę transportu, bez którego systemy taryfowe takie jak FALA zawsze będą niedoskonałe.
<p>Rowery/UTO/piesi</p>	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Należy uwzględnić w przygotowywanym modelu ruchu transportu rowerowego jako osobną kategorię. – Konieczne jest wzmocnienie potencjału integracji transportu zbiorowego i transportu rowerowego, ponieważ obecnie na wielu przystankach w Gdyni czy Gdańsku brakuje wygodnych miejsc do pozostawienia roweru i przesiadki. – Trzeba zmienić postrzeganie transportu rowerowego - powinno się go traktować jako pełnoprawny środek transportu do codziennych podróży, a nie tylko narzędzie do rekreacji.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W systemie informacji pasażerskiej brakuje pokazania możliwości przesiadek na inne linie - rozwiązanie to funkcjonuje obecnie jedynie częściowo na przystankach PKM w Gdańsku.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W Gdańsku i Gdyni jest stosowany zupełnie odmienny system informacji pasażerskiej, więc zachodzi potrzeba ujednolicenia SIP.

Rozwój OMGGS

Sugestie rozmówcy:

- Należy doprecyzować w dokumencie SUMP, że budowa obwodnic powinna następować w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, czyli na trasach tranzytowych.
- Tramwaj wodny nie będzie miał szansy na stanie się pełnoprawną częścią struktury mobilności miejskiej. Transport wodny jest zbyt mało wydajny i bardzo kosztowny. Zamiast tego powinno się przeznaczyć te środki na modernizację i zwiększenie przepustowości linii kolejowej prowadzącej na Półwysep Helski.

Uwagi ogólne do definiowania obszarów, celów i działań:

- Cel główny: ograniczenia emisji gazów cieplarnianych - uwaga o konieczności dodania ograniczenia emisji innych szkodliwych substancji.

4.2.15. Przemysław Susmarski – Główny specjalista w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (28.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">– Infrastruktura przesiadkowa realizowana poza rdzeniem OMGGS to słuszne rozwiązanie zapobiegające wjeżdżaniu dużej ilości aut do rdzenia metropolii, narzucone poniekąd przez KE. Na rewitalizację linii kolejowych trzeba patrzeć biorąc pod uwagę poprzednie perspektywy unijne. Województwo pomorskie wydało sporo funduszy na infrastrukturę kolejową, ale niewiele na nowy tabor. Sytuacja taboru kolejowego w pomorskim jest daleka od ideału. Obecnie jednak popularyzuje się opinia, że prowadzenie rewitalizacji i budowy nowych linii kolejowych powinno przejść na poziom krajowy, centralny. Każde miasto powiatowe powinno mieć połączenie kolejowe, taki standard powinien być zachowany jako poziom minimum.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">– Bez ustawy i sformalizowania metropolii będzie ciężko zrealizować powołanie metropolitalnego związku, który byłby wspólnym organizatorem transportu zbiorowego.– Darmowy transport zbiorowy nie jest najważniejszym czynnikiem, który decyduje o wyborze środka transportu przez poszczególne osoby. Bez wspólnej polityki wycofywania się z tego rozwiązania (np. z darmowych

	<p>przejazdów dla dzieci i młodzieży) trudno to będzie zintegrować w tak złożonym obszarze jak OMGGS. Zdarza się dużo sytuacji, w których ludzie zostają na przystankach, bo pojazdy komunikacji miejskiej przyjeżdżają przepełnione, co jest czynnikiem, który zniechęca ludzi do transportu zbiorowego. Czas podróży jest również ważnym czynnikiem, a obecnie w trakcie korków najbardziej wydajnym transportem na wielu trasach miejskich jest rower.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nie powinno się wdrażać rozwiązań krótkofalowych w integracji i rozwoju transportu zbiorowego, powinno się na to patrzeć bardziej systemowo. Przy wdrażaniu np. systemu FALA powinien on być w pełni funkcjonalny od samego początku. - KE zachęcała, aby wychodzić z transportem autobusowym poza miasta powiatowe do okolicznych gmin. Jednak może być problem ze znalezieniem dofinansowania unijnego na organizowanie tych przewozów. Z funduszy unijnych zazwyczaj można zakupić tabor, wyremontować przystanki, itp. Warto jednak rozważyć przewozy na żądanie na terenach wykluczonych. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - W przypadku zakupu nowego taboru do obsługi PTZ, powinien być on fabrycznie objęty możliwością montażu odpowiednich systemów, aby móc go zintegrować z istniejącym systemem transportowym (np. system FALA).
<p>Rowery/UTO/ piesi</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiele osób (głównie młodzieży) wydaje dużo pieniędzy na UTO (wynajmowanie hulajnóg), o wiele więcej niż wydaliby na transport zbiorowy. Trudno oceniać to jako pozytywne zjawisko. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zostały wypracowane dobre standardy metropolitalne dot. infrastruktury rowerowej, należy zadbać, żeby wszystkie JST się do nich stosowały.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Samorządy raczej nie będą skłonne do oddania funkcji organizatora PTZ innej jednostce, jest to mało prawdopodobne. Musi być jakaś zachęta dla tych gmin, inaczej raczej się nie zgodzą. Wyjątkiem jest tu Sopot, który nie ma swojego transportu i chętnie korzysta z usług przewozowych Gdańska i Gdyni. Problemem jest

	jednak mnogość przewoźników w Sopocie, przez co panuje pewien bałagan.
Rozwój OMGGS	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozszerzenie kompetencji MZKZG jest olbrzymim wyzwaniem. Metropolia jest obecnie w słabej sytuacji, ponieważ istnieją 3 oddzielne organizmy miejskie (ZTM, ZKM, MZK) i urząd marszałkowski zarządzający koleją, z których żaden nie chce zrezygnować z funkcji organizatora transportu zbiorowego. Widoczna jest też rywalizacja pomiędzy tymi jednostkami, co negatywnie wpływa na integrację. - SUMP ma charakter procesu, z działaniami do realizacji w długiej perspektywie czasowej. Potrzeba ciągłego monitorowania i ewaluacji tego dokumentu i działań w nim zawartych. Trzeba się skupić na tym narzędziu monitorowania w odpowiedni sposób. - Dokumenty tworzone przez Gdańsk w sprawie efektywności różnych środków transportu i rodzajów napędów wykazały, że alternatywne paliwa można wykorzystywać w autobusach, ale tylko na wybranych liniach – nie na wszystkich trasach uwarunkowania na to pozwalają. Wymaga to szczegółowej analizy i myślenia systemowego nie tylko w Gdańsku, ale w całym OMGGS, w kwestii zakupów nowego taboru. - Wydawanie dużych (wystarczających) środków na uzyskanie miarodajnych danych jest działaniem słusznym. Może to zaoszczędzić wydawania ogromnych środków na niepotrzebną infrastrukturę. Takie dane mogą pozwolić organizatorowi transportu dowiedzieć się w jaki sposób i gdzie pasażerowie się przemieszczają, aby inwestować w odpowiednie obszary. Tak samo konieczne jest opracowanie studiów i innych dokumentów, które wykażą zasadność realizacji konkretnych inwestycji. Mowa tu np. o systemie FALA lub zakupie danych od operatorów sieci komórkowych. - UMWP organizował jedno z pierwszych połączeń promowych i wynik nie był satysfakcjonujący. Rentowne połączenia promowe mogą zaistnieć, ale skala potrzeb w innych obszarach jest na tyle duża, że nie powinno się przeznaczać od razu tych środków na transport wodny.

4.2.16. Cezary Kamiński – Prezes Zarządu, Stowarzyszenie Grupa Tramwajowo-Autobusowa WPK GG (23.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>1. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS:</p> <p>Opinia rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jednolity standard przystankowy wpłynąłby korzystnie na łatwość odbioru i dostępu do informacji pasażerskiej. W efekcie poprawiłaby się czytelność w zakresie możliwości przemieszczania się po całym OMGGS, co przyczyniłoby się do zwiększenia prawdopodobieństwa podróży transportem zbiorowym. Zagrożeniem dla wdrożenia ujednoliconego standardu są funkcjonujące obecnie różne standardy w poszczególnych gminach. W tej sytuacji trudne może być doprowadzenie do kompromisu odnośnie do ostatecznej formy standardu z uwagi na przyzwyczajenia i przekonania poszczególnych gmin i jednostek. Ponadto, dla niektórych organizatorów, nowe standardy mogą być pewnego rodzaju rewolucją z uwagi na konieczne do wprowadzenia rozwiązania techniczne oraz być może dodatkowe koszty. Należy mieć na uwadze, że wprowadzenie nowego standardu może wiązać się z koniecznością zmiany trybu pracy niektórych działów jednostek organizatora, zmiany oprogramowania, w którym generowane są rozkłady i tabliczki przystankowe, co być może będzie wiązało się z potrzebą zatrudnienia dodatkowych osób. Pomimo powyższych zastrzeżeń jest to słuszną ideą i daje szansę na rozwój systemu, jednak, aby wdrożenie tego standardu było realne musiałyby zostać wymuszone przez MZTZ lub na poziomie samej Metropolii. <p>2. Możliwość zakupu nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego:</p> <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Skala zakupu taboru w sieciach poszczególnych organizatorów powinna zależeć od założonego standardu, jaki ma być zapewniony pasażerom oraz od możliwości finansowych. Pożądane jest oczywiście prowadzenie zakupów nowego taboru wysokiej jakości. Nie zawsze jest to jednak możliwe finansowo. Dobrym przykładem jest zakup tramwajów, których ceny są bardzo wysokie. Zasadne w takim przypadku jest poszukiwanie i zakup taboru używanego, który zastąpi stare pojazdy charakteryzujące się np. ograniczonym dostępem dla osób o ograniczonej mobilności, dużą awaryjnością itd. Analizując tę ideę należy mieć na uwadze, że organizatorów transportu nie zawsze będzie

stać na finansowanie usług przewozowych realizowanych nowym taborzem, stąd też budowanie floty bazującej na taborze używanym umożliwiłoby zapewnienie wysokiego poziomu transportu przy znacznie mniejszych kosztach. Kupowane autobusy nie muszą być fabrycznie nowe, czasem jest to wręcz nieracjonalne ekonomicznie. Lepsze jest posiadanie większej liczby pojazdów starszych niż mniejszej liczby nowych, których koszt funkcjonowania może być większy. Należy poszukiwać kompromisu z uwzględnieniem możliwości finansowych gminy.

3. Korytarze wysokowydajnego transportu autobusowego:

Opinie rozmówcy:

- Wyznaczenie korytarzy autobusowych wpłynęłoby na zwiększenie efektywności sieci połączeń transportu zbiorowego.
- Sieć autobusowa powinna pełnić przede wszystkim rolę uzupełniającą, dowożąc pasażerów do kolei. Jednak na obszarach poza siecią kolejową połączenia autobusowe powinny stanowić podstawowy układ szybkiego połączenia między miejscowościami.

Sugestie rozmówcy:

- W kontekście OMGGS należy zwrócić uwagę, aby połączenia autobusowe, zwłaszcza o charakterze wysokowydajnych korytarzy, nie dublowały się z koleją.
- Przykładowymi korytarzami mogą być trasy:
 - Rębiechowo - Kartuzy,
 - Gdynia - Chwaszczyno - Miszewo - Żukowo,
 - Wejherowo - Szemud - Kartuzy.

4. Transport na żądanie:

Opinie rozmówcy:

- Transportem na żądanie z jednej strony jest rozwiązaniem umożliwiającym dopasowanie oferty do zgłaszanych potrzeb, jednak z drugiej strony problematyczne jest to, że pasażer musi sam się z taką potrzebą zgłosić. Nie dla każdego jest to rozwiązanie optymalne, ponieważ społeczeństwo jest wygodne, jeśli chodzi o takie usługi i jeśli pasażer ma zamówić kurs, to jest pewne prawdopodobieństwo, że zamiast zamawiać transport na żądanie od gminy po prostu wybierze alternatywny sposób przemieszczenia się - zapewne samochód. Transport na żądanie powinien obejmować najbardziej wykluczone transportowo obszary zabudowań najbardziej oddalonych od obszarów

zurbanizowanych. Bazą podstawowej sieci transportu zbiorowego na obszarze OMGGS powinna być sieć połączeń regularnych. Należy zastanowić się, czy nie warto podjąć działań dążących do rozszerzenia dostępności przewozów szkolnych, co umożliwiłoby zapewnienie podstawowej regularnej dostępności usług.

4.2.17. Marcin Wołek – Wiceprzewodniczący Rady Miasta Gdyni, Profesor Uniwersytetu Gdańskiego (29.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ważnym aspektem planowania przestrzennego jest integrowanie polityk przestrzennych. Wykonanie tej integracji będzie bardzo trudne, ponieważ gminy mają przeciwstawne cele, a władztwo planistyczne przynależy do gmin. Koszty suburbanizacji dla gmin są potężne, bez ograniczenia chaosu przestrzennego reszta działań planowanych w SUMP będzie wdrażana w sposób mało efektywny. W każdym mieście i regionie ten problem jest zauważalny, ale żaden plan naprawczy nie jest później realizowany.
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W Gdyni buspasy realizowane są w formie korytarzy łączących poszczególne dzielnice z centrum miasta. Trwa realizacja Korytarza Północnego łączącego dzielnice Obłuze, Pogórze i Oksywie z Centrum Miasta. Zrealizowano już buspas na ul. Kwiatkowskiego, częściowo na Estakadzie Kwiatkowskiego, prawoskręt w ulicę Maciejewicza i ulicę Energetyków. Trwa budowa ul. Unruga z buspasem. Będzie realizowany też buspas ze zmiennym kierunkiem jazdy na ul. Wiśniewskiego. Gdynia Północ i gmina Kosakowo to około 70 tys. mieszkańców, którzy zasługują na buspas i jest to kluczowy korytarz dla sprawnego przejazdu do centrum Gdyni. Drugi kluczowy korytarz buspasowy, w którym nie ma szansy na transport kolejowy w najbliższej perspektywie, to Korytarz Zachodni, obejmujący dzielnice Witomino oraz Chwarzno-Wiczlino. W jego ramach bardzo dobrze funkcjonuje buspas ze zmiennym kierunkiem jazdy. Wyzwaniem są rosnące dynamicznie gminy wiejskie Kosakowo i Szemud, generujące coraz większe potoki ruchu do centrum Gdyni. – Transport trolejbusowy w Gdyni jest stopniowo uniezależniany od sieci trakcyjnej przez zastosowanie trolejbusów z bateriami akumulatorowymi. Dzięki

takiemu rozwiązaniu, trolejbus nie potrzebuje aż tak dużej baterii jak autobus elektryczny, a może obsługiwać obszary pozbawione sieci trakcyjnej. Przykładem jest choćby linia 32 – na ok. połowie sieci jest realizowany przewóz bez sieci trakcyjnej. Niektóre linie obsługiwane przez autobusy z silnikiem diesla są stopniowo elektryfikowane, np. linie 181 i 114. Czynnikiem przyspieszającym elektryfikację transportu miejskiego w Gdyni są elektrobusy, eksploatowane od czerwca 2022 r. Kontynuowana jest więc strategia stopniowej elektryfikacji publicznego transportu zbiorowego. Ponadto do systemu mają być podłączone odnawialne źródła energii, która wyprodukuje dla trolejbusów około 5% energii w skali roku.

- Nie ma przeszkód w tworzeniu spójnej bazy rozkładów jazdy, jest to kwestia połączenia baz danych. Nie jest pewne, kto miałby za takie połączenie odpowiadać, ponieważ OMGGS nie ma możliwości wykonywania zadań. Nie jest to przełomowe rozwiązanie, ale na pewno potrzebne.
- Transport wodny został uruchomiony w 2005 roku. Pozycjonowanie transportu wodnego jako transportu publicznego z wysoką pojemnością i częstotliwością 7-9 kursów dziennie i niską ceną przy wysokiej pojemności dało dobry efekt. Stopień pokrycia kosztów był na poziomie 50% na początku funkcjonowania, a deficyt był pokrywany przez marszałka województwa i samorządy. Stopniowe wycofywanie się podmiotów publicznych z finansowania TW zakończyło ten projekt. W okresie letnim był to konkurencyjny transport. Kluczem był tani bilet. Była to bardziej usługa turystyczna o dużej niezawodności i oferująca możliwość zabrania roweru. Są to doświadczenia bardzo pozytywne, należy tylko wymyślić nowy sposób finansowania.

Sugestie rozmówcy:

- Regionalny system informacji pasażerskiej jest lepszym pomysłem niż metropolitalny.
- PKM była tworzona z założeniem powstania autobusowych linii dowozowych. Przewoźnicy autobusowi mogą nie być odpowiednio do tego motywowani.
- Stacje kolejowe powinny służyć jako lokalne węzły integracyjne, spajające komunikację zbiorową na obszarze jednej gminy czy powiatu. Można sporo poprawić w tym zakresie względem sytuacji obecnej, Powiązanie autobusowych linii dowozowych z koleją

	wymaga też odpowiedniej polityki taborowej ze strony organizatora wojewódzkich przewozów kolejowych.
Parkingi P&R	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none"> – Spółka PKP PLK to niełatwy partner do współpracy, mający własne harmonogramy i bogaty багаż opóźnionych inwestycji (np. linię 201). Są też przykłady sprawnej realizacji, jak np. Gdynia Port. PKP PLK to partner bardzo scentralizowany, to jest specyficzne dla branży kolejowej.
Rowery/UTO/ piesi	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none"> – Łatwiejsze będzie dowiązanie sieci rowerowej niż transportu zbiorowego do węzłów przesiadkowych.
Współpraca metropolitalna	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none"> – Kluczowy dla integracji Metropolii jest komponent transportu kolejowego. Należy zdecydować jaka powinna być rola transportu kolejowego w Metropolii. Taryfa Pomorska jest często niedostrzeżanym, ale ważnym etapem integracji, która pozwala na korzystanie zarówno z oferty SKM jak i Polregio. Pomysłem wartym przeanalizowania jest integracja SKM-Gdańsk. Powinno się ocenić efekty tego eksperymentu. – Przez 30 lat nie udało się ujednoczyć ulg ustawowych. Każda integracja kosztuje, więc ktoś będzie musiał pokryć te koszty albo samorzady, albo metropolia z dodatkowych środków. Integracja jest możliwa, ale nie przy tych warunkach finansowych. – Samorzady lokalne mają ograniczone środki na współfinansowanie połączeń kolejowych.

4.2.18. Kamil Bujak – Przewodniczący Zarządu, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (20.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none"> – Transport kolejowy powinien być kręgosłupem OM. To, co skłania do korzystania z transportu publicznego, to szybszy dojazd niż innymi środkami transportu. Występuje problem z finansowaniem przejazdów kolejowych. Można wybudować linię kolejową za setki milionów złotych, ale później jest problem

z otwieraniem połączeń, kiedy pojawiają się 2 połączenia na dobę. Zapelnione parkingi przy PKM wskazują, że mieszkańcy korzystają z opcji przesiadki na kolej. Węzły przesiadkowe powinny mieć możliwość bezpiecznego pozostawienia własnego roweru.

Należałoby się zastanowić, czy wystarczą do tego stojaki rowerowe czy konieczne są np. boksy na rowery.

- Jest potencjał na wykorzystanie FRPA, szczególnie na terenach wiejskich, aby zorganizować linie dowozowe do kolei. Występuje tutaj kolejny problem z integracją, główny konflikt to różny wymiar ulg w transporcie gminnym i kolejowym. Należy znaleźć instytucję, która sfinansuje taką integrację. Zintegrowana informacja pasażerska jest elementem tworzonym w ramach systemu FALA. Nie należy tych rozwiązań powielać, a raczej dążyć do zwiększenia funkcjonalności systemu FALA. Jest informacja, że w ramach systemu FALA będzie można zaplanować podróż.
- W przeszłości funkcjonowały tramwaje wodne z Gdyni na Hel (linia 520) i do Jastarni (linia 515), których operatorem była Żegluga Bałtycka. Pływały również tramwaje wodne z Sopotu i Gdańska na Hel, przy czym z Sopotu mogły pływać tylko mniejsze jednostki. Do systemu dopłacały gminy i urząd marszałkowski, więc ceny biletów mogły wynosić 15 zł za osobę dorosłą i 5 zł za rower. Ci partnerzy zaczęli wycofywać się z finansowania, więc tramwaje zostały przekształcone w przewozy komercyjne. Komplementarna z tramwajami wodnymi była linia autobusowa 050, która dowoziła pasażerów z Dworca Głównego na Skwer Kościuszki w Gdyni. Tramwaj wodny należy rozpatrywać jedynie w aspekcie turystycznym, a nie jako codzienne przejazdy do szkoły czy pracy.
- Należy stosować metodę małych kroków w celu zwiększenia atrakcyjności zrównoważonej mobilności. Stopniowe zwiększanie integracji powinno rozpocząć się na stopniu komunalnym, a później połączyć się z koleją. Potrzebny jest lobbing za ustawą metropolitalną i zmiany w ustawie o PTZ, żeby ta integracja była łatwiejsza. OMGGS jest specyficznym obszarem i potrzebuje systemowych rozwiązań prawnych. Powinno się zabiegać, żeby zmieniać przestarzałe prawo, np. ustawę o ulgowych przejazdach z 1991 roku. Reprezentanci pomorza w parlamencie powinni lobbować, żeby zmienić model finansowania komunikacji miejskiej w Polsce – bez wykorzystania środków rządowych i integracji. Należy wprowadzić długoletnie

	<p>umowy w ramach FRPA, którego środki obecnie są ograniczone.</p>
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Należy kontynuować edukację w ramach wychowania komunikacyjnego prowadzonego przez osoby zatrudnione w MZKZG. Ten cykliczny program zwraca uwagę na zachowania transportowe, ekologię i kształtuje prawidłowe zachowania. W ramach systemu FALA też ma być prowadzona akcja edukacyjna w tym zakresie. Należy pamiętać, że jeśli transport nie będzie na odpowiednim poziomie jakościowym, to same akcje edukacyjne nie zwiększą jego wykorzystania.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jest dostępna koncepcja rozszerzenia kompetencji MZKZG. Statut już w 2007 roku zakładał organizację transportu, ale została ona wykreślona i porzeczono na emisji biletów. Do zmiany tego stanu konieczna jest wola polityczna i środki finansowe. Gminy mają różne zasady organizacji kolei i PTZ. W celu przeprowadzenia integracji potrzebne jest przyznanie zewnętrznych źródeł finansowania. Niektóre miasta (np. Kraśnik) przekształcają swoje trasy autobusowe w linie powiatowo-gminne w celu pobierania dopłat z FRPA. Uniemożliwia to integrację, ponieważ funkcjonują wtedy różne ulgi. Jest możliwe przejście kompetencji organizatora transportu od trzech zarządców, ale konieczne są na to dodatkowe środki. Warty rozważenia jest etapowanie integracji taryfowej, np. prowadzenie na początek jednej taryfy komunalnej Kolejnym etapem mogłoby być powiązanie tej taryfy z koleją. Gminy, które znajdują się w sąsiedztwie rdzenia, powinny być obsługiwane transportem zbiorowym w ramach komunikacji miejskiej, a pozostałe w formie połączeń powiatowo-gminnych, przy rozwiązaniu kwestii honorowania biletów. To jest bardzo podobny problem integracji kolei z komunikacją miejską. Konieczna jest nowelizacja ustawy o PTZ, która zapewniłaby integrację komunikacji miejskiej z przewozami realizowanymi w ramach FRPA. FALA jest bardzo ciekawym i obiecującym projektem, ale trzeba go dopracować. Zostały przyjęte błędne założenia, w których przecenia się wartość danych uzyskiwanych przez system FALA. Nie powinno się nakazywać pasażerowi wykonywania dodatkowych czynności, takich jak check-in i check-out. Organizatorzy PTZ mają

przyjęty własny system biznesowy, więc dlatego jest trudno ich zintegrować. System FALA powinien uwzględniać również maksymalną cenę za cały dzień. Odpowiedzią na różne taryfy i ulgi byłby jeden organizator przewozów, o ile przewoźnicy kolejowi będą mogli nadal uzyskiwać dopłaty do ulg ustawowych. W Warszawie zrezygnowano z ulg kolejowych i w całej strefie miejskiej stosuje się ulgi miejskie, ale utrzymanie systemu transportowego pochłania sporo finansów. Aglomeracja Trójmiejska nie jest w tej chwili sobie poradzić z tym w podobny sposób.

- Problem współfinansowania kolei na Śląsku został rozwiązany przyjęciem modelu, w którym gminy dofinansowują przewozy kolejowe. GZM jest jednak beneficjentem ustawy metropolitalnej, a OMGGS jeszcze nie ma statusu metropolii. Gmina Kartuzy dopłacała do wieczornych i nocnych połączeń kolejowych. Docelowo po uzyskaniu ustawy metropolitalnej powinien powstać metropolitalny ZTM, do tego czasu powinno się prowadzić prace integracyjne na bazie MZKZG. Na początku powinno się skupić na pogłębianiu integracji taryfowej, a docelowo dążyć do wspólnej organizacji transportu zbiorowego. Pierwszym etapem powinna być emisja własnych biletów do MZKZG i uchwalanie wspólnych taryf. Później należy integrować komunikację miejską z koleją i komunikacją regionalną. Istnienie MZKZG stwarza możliwości rozszerzenia związku, który mógłby zawierać też porozumienia na organizację linii.
- Do spotkań OMGGS z urzędem marszałkowskim warto byłoby dołączyć MZKZG. Gminy musiałyby ustalić na forum OMGGS jaki należy obrać kierunek rozwoju transportu. Jeśli będzie zgoda polityczna i nastąpi ustalenie zakresu, to dobór partnerów będzie łatwy.
- W projekcie SUMP dobrze opisano kierunek integracji transportu.

4.2.19. Sławomir Szlendak, Magdalena Miś, Łukasz Szwemin – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (21.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Kolej	Opinie rozmówców: <ul style="list-style-type: none"> – W 2018 roku PKP SKM uzyskała dofinansowanie na elektryczne zespoły trakcyjne. Prowadzone są rozmowy, żeby jednostki zamawiane przez UMWP były

wykorzystywane w SKM (pojazdy zakupione w ramach opcji). Problemem jest brak wieloletniej umowy na wykonywanie przewozów z UMWP i konieczność uzyskania dofinansowania unijnego. Jest dążenie do wyeliminowania z taboru pojazdów o najgorszych parametrach, ponieważ rozkład jazdy układa się pod takie pojazdy. Nie pozwala to na skrócenie czasów przejazdu. W SKM potrzeba przynajmniej 51 (z rezerwą 60) pojazdów. Przy ruchu aglomeracyjnym zapotrzebowanie na tabor wzrasta bardzo szybko. Urząd marszałkowski też nie jest w stanie zastąpić takiej ilości taboru na raz (jedna jednostka ETZ kosztuje około 35 mln zł). Zapotrzebowanie na nowoczesny tabor jest bardzo duże.

- W przypadku węzłów przesiadkowych niezwykle ważną jest współpraca z PKP. SKM współpracuje z PKP m.in. przy Emilianowie, gdzie powstała dobra infrastruktura zarówno ze strony miasta jak i kolei. Inwestycja przyczyniła się do podwójnego zwiększenia ruchu pasażerskiego. SKM ma dobre doświadczenia ze współpracy z samorządami. W tej perspektywie finansowej SKM będzie realizować razem z Gdynią nowy przystanek kolejowy pomiędzy Redłowem a Orłowem. Gdynia będzie składała fiskę ZIT w tej sprawie. Ze strony SKM będzie budowana nowa infrastruktura peronowa, a Gdynia będzie realizować infrastrukturę przystankową dla autobusów, parkingi rowerowe i miejsca dla taksówek lub car-sharingu.
- SKM przygotowała studium wykonalności inwestycji na przełomie 2018 i 2019 roku, aby wydłużyć linię do Tczewa, które zostało przedłożone Dyrekcji Rozbudowy Gdańska. SKM zawarła też umowę z UMWP na studium techniczno-eksploatacyjne.
- Pomorska Kolej Metropolitalna zajmuje się projektem rozwoju linii PKM Północ a SKM nie bierze udziału w konsultacjach tego projektu. Możliwe, że odbędzie się przetarg na operatora obsługującego połączenia na linii PKM Północ. Przedłużenie linii nr 250 będzie prowadzone przez PKP PLK. W ostatnim czasie rozpoczęły się rozmowy na temat linii do elektrowni jądrowej. PKP SKM nie będzie prowadziło inwestycji liniowych, np. 4 torów z Rumi do Wejherowa. PKP PLK ma większe możliwości finansowania, ponieważ może uzyskać dofinansowanie na 100% wartości inwestycji, a SKM nie jest w stanie pokryć wkładu własnego (kosztu rzędu 200-300 mln za km toru).
- SKM przygotowała SWI na budowę dodatkowych torów dla SKM z Rumi do Wejherowa i przekazała go do PKP

	<p>PLK, żeby uwzględnić potrzeby SKM Trójmiasto.</p>
<p>Zintegrowany transport publiczny</p>	<p>Opinie rozmówców:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zadaniem komunikacji miejskiej powinno być dowożenie pasażerów do stacji kolejowych (niektóre linie dublują się pomiędzy koleją a autobusami). – Każdy przewoźnik ma własny system informacji pasażerskiej. Były próby integracji SKM z ZTM Gdańsk. Jest to możliwe, ale wymaga to zbudowania wspólnej bazy i stworzenia jednej infolinii. W tym temacie może pomóc InnoBaltica, która będzie łączyła system biletowy, a w przyszłości też informacji pasażerskiej. W zakresie kolei funkcjonuje portal pasażera, SKM też posiada własny portal informacji pasażerskiej. – Po wprowadzeniu systemu FALA użytkownik nie będzie zainteresowany jakie konkretne taryfy funkcjonują. Wprowadzenie wspólnego biletu jest skomplikowane ze względu na funkcjonowanie ulg ustawowych, przez co mogłoby to spowodować straty około 20% przychodów, nie mówiąc o poprawie oferty. Ostatnio pojawiła się informacja, że około 30-35% pasażerów jeździ za darmo w ramach transportu publicznego. Jeśli miasta myślałyby o integracji taryfowej, to wymagane jest ograniczenie uprawnień do ulg, a to byłoby niepopularne politycznie. Przeszkoda jest głównie finansowa i prawna. Aglomeracji Trójmiejskiej na to aktualnie nie stać. – Dla pasażera ważne są dogodne i szybkie przesiadki, a te bywają utrudnione, np. na Wzgórzu Św. Maksymiliana, ponieważ trzeba przekraczać jezdnię 3 razy.
<p>Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności</p>	<p>Opinie rozmówców:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ważna jest piesza dostępność peronu, a drogi często były projektowane pod wygodę użytkownika samochodem, bez uwzględniania potrzeb pieszych.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówców:</p> <ul style="list-style-type: none"> – SKM dużo inwestuje w infrastrukturę. Zakup taboru jest potrzebny. Sama obsługa transportu kosztuje w porównaniu do infrastruktury i taboru niewiele. Powinno się skupić równolegle na wyciąganiu korzyści z systemu kolejowego, który jest punktualny. Warto zwrócić uwagę na korelację rozkładów jazdy, szczególnie poza szczytem przewozowym w transporcie lokalnym. Nie jest to kwestia dokładania wozokilometrów, a synchronizacji i cyklicznego rozkładu

jazdy. Fundusze na ten transport już są, chodzi tylko o jego synchronizację, szczególnie w Trójmieście i Wejherowie. Konieczna jest współpraca systemowa pomiędzy tymi interesariuszami. Najważniejsze są punkty stykowe (jest kilka takich punktów w Trójmieście), w których można byłoby poprawić sytuację. Potencjalni pasażerowie po sprawdzeniu przed podróżą rozkładu jazdy, w którym możliwości przesiadkowe są ograniczone, wybierają podróż samochodem.

- OMGGS to zrzeczenie urzędów. Do organizatorów transportu należy moc decyzyjna, a wykonawcą mógłby być MZKZG. Realne jest wprowadzenie jednego organizatora transportu w OMGGS, ale musi być do tego wola polityczna. MZKZG nie ma obecnie wszystkich uprawnień i nie może pełnić wszystkich tych funkcji.
- UMWP projektuje rozkłady jazdy, jednak konieczne jest uwzględnienie w nich przepustowości infrastruktury, więc czasem nie da się dopasować rozkładu jazdy. Dlatego planowana jest budowa drugiego toru do Lęborka, Kościerzyny i dla odcinka Rumia-Wejherowo. W konsekwencji nie da się zrobić cyklicznego rozkładu jazdy na odcinkach, gdzie występują tzw. „wąskie gardła”. Inwestycje są przesunięte na obecną perspektywę finansową. Kwestie organizacyjne można zrobić wcześniej.
- Gminy powinny dokładać się finansowo do przewozów kolejowych, ale nie robią tego, bo mają lokalny transport publiczny i uważają, że kolej to zadanie tylko marszałka. Pruszcz Gdański kiedyś dokładał się do przewozów kolejowych i przez to była większa pula finansowania kolei na tym terenie. Z drugiej strony, miasta rdzenia mogą mieć problemy z przeznaczeniem dodatkowych środków na finansowanie kolei ze względu na spore wydatki na transport autobusowy, tramwajowy czy trolejbusowy. Dobrym przykładem jest Stowarzyszenie w Aglomeracji Poznańskiej, gdzie bez ustawy metropolitalnej samorządy dotują połączenia. Dzięki temu zwiększono częstotliwość połączeń kolejowych z 1h do 30 min. Wynika to także z uwarunkowań prawnych, bo przewozy SKM mają charakter wojewódzki, więc inni organizatorzy nie odczuwają obowiązku jego finansowania. UMWP też nie może przeznaczyć wszystkich środków na kolej w samej Aglomeracji, ponieważ musi utrzymywać także połączenia kolejowe na pozostałym obszarze województwa.

Rozwój OMGGS

Opinie rozmówców:

- Obecny wygląd fundamentu SUMP pozwala SKM na wpisanie się w niego ze swoimi inwestycjami. Dokument jest napisany syntetycznie i konkretnie. Często dokumenty są długie i nie wiadomo w którym kierunku to idzie. W przypadku SUMP tego nie widać. Bardzo pomocne jest to, że działania są łączone w pakiety i mają określony zakres problemów, które rozwiązuje dany pakiet.

4.2.20. Hubert Kołodziejski – Dyrektor, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (27.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">– Organizator wojewódzki powinien przejąć połączenia dowozowe do kolei. Często zapomina się, że 10 kursów autobusów to równoważnik jednego kursu pociągu. Jeśli częstotliwość kolei jest niska, to nie zachęci się pasażerów do korzystania z niej. Dzięki zwiększeniu częstotliwości kursów kolei, zachęci się pasażerów do korzystania z niej – wtedy powinno się utworzyć linie dowozowe. Na obszarze Gdyni zakłada się powstanie nowych linii kolejowych kursujących z częstotliwością połączeń co 40 minut, a autobusy wzdłuż linii kolejowej kursują obecnie co kilka minut, więc kolej nie będzie konkurencyjna. Kolej powinna stanowić trzon oferty komunikacyjnej, jednak przy zastosowaniu odpowiedniej częstotliwości kursowania, inaczej pasażerowie będą wybierać tańszą alternatywę i bardziej dostępny transport. Darmowe przejazdy motywują do nawet trochę dłuższych (czasowo) przejazdów.– Konieczny jest rozwój systemu FALA o nowe funkcjonalności, jest to narzędzie do wprowadzenia integracji biletowej, do której nie jest konieczne wymagana platforma cyfrowa, bo można ją wprowadzić na bilecie papierowym. FALA może stanowić platformę do rozliczeń. Zaletą będzie powstanie systemu podobnego do tych, które funkcjonują w innych miastach w Polsce czy zagranicą i dają możliwość zakupu i zakodowania biletu na karcie płatniczej. Są to kwestie, które ułatwiają korzystanie z transportu publicznego. Odbijanie się na wejściu i wyjściu z pojazdu ułatwiłoby rozliczenia pomiędzy organizatorami i mogłoby pozwolić na tworzenie zniżek

za skorzystanie z usług kilku organizatorów. Niedługo wystartuje MEVO 2.0, które można by też zintegrować z systemem FALA. FALA mogłaby uwzględniać również usługi mobilności współdzielonej, jednak do tego potrzeba silnego organizatora. Stworzyłoby to korzystną ofertę dla pasażerów.

- Patrząc z perspektywy czasu na planery podróży, trudno wygrać wyścig z rozwiązaniami komercyjnymi. Studenci i inni entuzjaści tworzą własne aplikacje, więc dodatkowe aplikacje publiczne nie są potrzebne. Pewna integracja w przestrzeni cyfrowej musi postępować – w Trójmieście aktualnie wszyscy korzystają z tego samego oprogramowania do tworzenia rozkładów jazdy. Problemem w integracji byłoby określenie wspólnej koordynaty przystanku – w tej chwili jeden organizator transportu mierzy koordynaty przy słupku przystankowym, drugi przy początku zatoki przystankowej. Centralizacja układania rozkładu jazdy byłaby lepsza dla Aglomeracji. Nie ma też czasów przejazdu stało-czasowych (czasy przejazdu pomiędzy przystankami ulegają zmianie w zależności od pory dnia), więc trzeba mieć specjalne narzędzie, żeby przygotować rozkłady jazdy.
- Na obszarze Gdańska oferta kolejowa jest bogatsza niż na innych obszarach. Taryfa Pomorska jest pewną formą rekompensaty słabszej oferty kolejowej na innych obszarach, ponieważ wprowadza tę samą taryfę w SKM i Polregio. Powinno to ewoluować w kierunku rozwiązania warszawskiego w którym jest obecny komunalny przewoźnik kolejowy do obsługi SKM oraz integracja z przewoźnikami przewozów wojewódzkich. Przewoźnik powinien dostawać zapłatę jedynie za usługę, bez ponoszenia ryzyka handlowego. Obecnie SKM w Trójmieście ma zapewnione pokrycie kosztów w przypadku, gdy nie osiągnie odpowiednich wpływów z biletów. Powinien być jeden emitent biletów, który kontraktuje przewoźników, a nawet z możliwością zakupu taboru przez niego, z wymaganiami odpowiedniego wieku taboru, np. na umowę na 20-30 lat.
- Obecnie Innobaltica widzi jaki jest problem z umieszczeniem kasowników na obszarach kolejowych z powodu odrębności przepisów na kolei. W kwestii rozwoju kolei konieczne jest wsparcie środkami krajowymi oraz przez spółki kolejowe. Zarząd transportu powinien mieć udział własnościowy oraz dofinansowanie państwa. Dzięki takiemu rozwiązaniu integracja taryfowo-biletowa mogłaby inaczej wyglądać.

Przykładowo, marszałek mógłby przeznaczyć rekompensatę z ulg ustawowych na różne rozwiązania integrujące taryfy, np. gdyby pasażer kupiłby bilet na PKS dowożący do kolei, byłby on w całości tańszy. W przypadku SKM marszałek mógłby ograniczyć dopłaty ze względu na inny charakter przewozów.

- Obecnie integracja informacji pasażerskiej jest konieczna. Dzisiaj kluczowym elementem takiej informacji jest funkcjonowanie wirtualnych tablic, umożliwiającym podgląd odjazdów w czasie rzeczywisty. Należy wprowadzić funkcjonowanie takiej tablicy również dla SKM. Przy projektowaniu węzłów należy uwzględniać dynamiczną informację pasażerską, uwzględniającą zarówno odjazdy pociągów jak i komunikacji miejskiej.
- Uczestnik wywiadu był współautorem koncepcji tramwaju wodnego na Zatoce Gdańskiej w fazie początkowej. UMWP zapewniało 50% dofinansowania kosztów, pochodzącego z funduszy na ochronę środowiska (była to relatywnie duża dopłata). Pozostałą część finansowały samorzady, m.in. Jastarnia, Hel, Gdynia. Po paru latach UMWP ograniczył finansowanie o 50% i mniejsze samorzady wycofały się, ponieważ nie mogły sobie pozwolić na zwiększenie dopłat, a samorzady Trójmiasta stwierdziły, że nie będą pokrywać większości kosztów tramwaju wodnego. Przy ogólnowojevodzkim wsparciu pomysł może powrócić. W czasie funkcjonowania tramwajów istniała linia darmowa 050 dowożąca z dworca kolejowego do przystanku tramwaju wodnego. Nawet przy wprowadzeniu komercyjnej formuły działania tramwaju wodnego, to warto byłoby, żeby funkcjonowały przynajmniej połączenia Gdańska i Gdyni z Helem. Żegluga wzdłuż brzegu nie cieszy się dużą popularnością, atrakcyjniej jest płynąć na Półwysep. Popularnym pomysłem był tramwaj wodny w Gdańsku, traktowany bardziej jako atrakcja turystyczna w sezonie letnim. Funkcjonował on począwszy od weekendu majowego co weekend, a w wakacje codziennie do połowy września. Kiedyś pływał też statek Lady As o pojemności 1100 miejsc, który zappełniał się w weekendy. Pływali głównie turyści. Dobrą funkcjonalnością był też przewóz rowerów (był limit 50 rowerów).

Współpraca
metropolitalna

Opinie rozmówcy:

- Uczestnik IDI był współtwórcą MZKZG i był jego przewodniczącym, a obecnie jest dyrektorem Zarządu

Komunikacji Miejskiej w Gdyni. W statucie Związku była założona etapowość, a pierwszym z etapów miała być kwestia wprowadzenia wspólnych biletów. W 2009 roku ustawa o PTZ wskazała definicję organizacji i zarządzania PTZ. W konsekwencji trzeba było określić jakie kompetencje ma związek, a jakie gminy. Następnie usunięto ze statutu Związku zapisy dotyczące drugiego etapu integracji zakładającego integrację zarządczo-organizacyjną. Ze strony ZKM nie ma żadnych przeciwskażeń, żeby ta integracja postępowała dalej na poziomie MZKZG. Podczas tworzenia związku ZKM zauważał ważną rolę kolei i dążył do wydzielenia zarządcy dla transportu miejskiego oraz dla transportu kolejowego (województwo). Kartuzy chciały dołączyć się do MZKZG. Organizator transportu miejskiego miał zająć się transportem autobusowym na obszarze Trómiasta Kaszubskiego i niekaszubskiego razem z Tczewem i uzupełniać luki po przewoźnikach komercyjnych. Przez lata gminy poznały zasady funkcjonowania związku, m.in. równe prawa mniejszych gmin, zasady finansowania. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie zablokowała możliwości stosowania etapowania, a uporządkowała jego zasady. Bariera jest polityczna oraz finansowa, ze względu na konieczność oddania zarządzania i organizacji transportu miejskiego do wspólnego podmiotu zarządzającego. Gdańsk i Gdynia różnią się od siebie formą pozyskania środków unijnych, ponieważ część pojazdów jest kupowana przez miasto, a część przez operatorów transportu. Być może istnieje też bariera społeczna i przy tworzeniu jednego organizatora pojawiłby się opór ze strony związków zawodowych pomimo tego, że zdążyły się one zintegrować. W sposób naturalny pojawia się też system FALA, którego jedynym właścicielem powinien być MZKZG, żeby zapewnić integrację taryfową i oprogramowanie. Obecnie struktura własnościowa spółki InnoBaltica, która zarządza systemem FALA jest rozdrobniona. Gdyby MZKZG przejął emisję i dystrybucję biletów, to kolejne kroki integracji mogłyby postępować. Przy powołaniu wspólnego zarządu do organizacji przewozów nie jest konieczne, aby wszystkie biura musiały znajdować się w Gdańsku, ale też w Gdyni, Wejherowie czy Słupsku. Ważny w tej kwestii jest też punkt widzenia pasażera.

- Tczew jest naturalnym obszarem aglomeracji, który dąży do Trómiasta i gmin na trasie kolejowej, podobnie jak Kartuzy. Istnieje bariera finansowa ze względu na

	<p>funkcjonowanie systemu ulg, która powoduje, że gminy, które są bardziej na obrzeżu aglomeracji (np. Pruszcz Gdański, Żukowo) wolą mieć prywatnych przewoźników na terenie gminy. Dzięki temu można uzyskać dofinansowanie z FRPA i przerzucić ryzyko sprzedaży biletów na przewoźnika. W konsekwencji gmina sięga po tańszy, ale niezintegrowany system. Zarządzanie transportem regionalnym na poziomie województwa mogłoby zmniejszyć dysproporcje, ustanowić standard przewozów czy pakietyzować mniej i bardziej opłacalne linie autobusowe.</p>
<p>Rozwój OMGGS</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Powinno się dochodzić etapowo do wspólnej organizacji przewozów i jest to priorytet. Powinien pojawić się wyodrębniony organizator kolejowych przewozów wojewódzkich, ponieważ brakuje współpracy. Od zeszłego roku MZKZG ma bilety na komunikację regionalną z PKS Gdynia i PA Gryf, przez co pasażer ma tańszą ofertę na przewozy na obszarze miasta. Przydałby się dodatkowy partner w postaci województwa. Aktualnie jest dążenie do powstania wojewódzkiego biletu łączonego na autobus regionalny i pociągi, bo stanowi to dużą wartość dodaną dla pasażera.

4.2.21. Jakub Cichosz – Koordynator Zespołu w Departamencie Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (24.03.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
<p>Kolej</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Prawo nie zabrania finansowania infrastruktury przez samorządy poprzez utrzymanie lub remont infrastruktury należącej do jej zarządców. Należy rozgraniczać organizację linii wojewódzkich i zarządzanie infrastrukturą. Miasta nie są w stanie odczuć skali kolejowej ze względu na organizowanie lokalnego transportu zbiorowego na co dzień (wyjątkiem są metro i SKM w Warszawie). Specyfika kolei wynika także z mniejszego zagęszczenia przestrzennego przystanków kolejowych. Gminy chciałyby dokładać tylko do pasażera z własnej gminy. Kolej musi stać się kręgosłupem transportowym, ale jest to możliwe do wykonania tylko przy jednym organizatorze. W aglomeracjach monocentrycznych w funkcjonowaniu transportu pomaga to, że liderem jest pojedyncze miasto

Zintegrowany
transport
publiczny

rdzeniowe. Większy obszarowo organizator będzie się bardziej poczuwał do organizowania transportu kolejowego.

- SKM Trójmiasto jest unikalnym systemem ze względu na separację układu torowego od innych przewozów kolejowych. Trzeba się zastanowić, jak nowe linie kolejowe będą wpływać na zachowania transportowe w Aglomeracji.
- PKM Południe będzie świetnym projektem, ale pod warunkiem, że budowa infrastruktury kolejowej będzie obudowana innymi działaniami, m.in. o charakterze urbanistycznym, w myśl idei miasta 15-minutowego.

Opinie rozmówcy:

- Sieć transportowa nie powinna zależeć od granic gmin i powiatów. Połączenia na styku granic podlegają zawsze dyskusjom. Pasażer powinien być na pierwszym miejscu ze względu na to, że transport jest usługą publiczną, jak ochrona zdrowia czy szkolnictwo. Taka współpraca powinna być charakteryzowana przez odpowiednie cele, pytania, np. “co muszę zrobić, żeby jeździć na jednym bilecie?”. To musi być konkretne działanie.
- System FALA zbiera niepocholebne opinie. To może być dobre narzędzie, ale poszczególni interesariusze muszą odpowiedzieć sobie, do czego chcą dążyć. Zamówienie zostało napisane z myślą tylko o rozliczeniach finansowych. Zgubiono w nim wątek pasażera, który nie chce realizować dodatkowych czynności, płacić więcej za przejazd itd. System może rozwiązać pewne problemy, ale do integracji taryfowej nie są potrzebne środki techniczne. Sama integracja, np. w Europie Zachodniej, nastąpiła wcześniej niż rozwój technologii (m.in. powstanie Internetu, smartfonów). Dopiero po wprowadzeniu systemu FALA w życie będzie można go ocenić. Wszystko zależy od zarządu spółki InnoBaltica i od promocji systemu. FALA ma potencjał stania się załączkiem MaaS, czyli bazy usług transportowych, która oferuje nie tylko bilet, ale o wiele więcej usług transportowych. Są różne poziomy rozwoju tej technologii – do systemu można dołączać taksówki, UTO, transport na żądanie. FALA powinna być skierowana do dużej grupy pasażerów, którzy mają określone oczekiwania, jak przede wszystkim dojazdy do szkół i pracy. Pasażerowie powinni móc korzystać nie tylko z autobusów, ale też i z kolei, aby np. przejechać jeden przystanek. Już teraz można wykorzystywać aplikacje komercyjne, ale takie aplikacje zawsze mogą zmienić model funkcjonowania i wymagać opłaty za konto. Zdecydowanie to jest pytanie do twórców

- systemu FALA – jak sprawić, aby to rozwiązanie było atrakcyjniejsze względem Google Maps lub Jak Dojadę?
- Transport na żądanie jest ciekawą propozycją, są problemy z finansowaniem tej usługi jako transportu publicznego, ale jest możliwe finansowanie w inny sposób.
 - Przy tworzeniu zintegrowanej bazy połączeń problem występuje przy integracji z transportem kolejowym. Spółki kolejowe nie chcą udostępniać danych w formule otwartej. Jeżeli chodzi o transport miejski, każdy może stworzyć aplikację odczytującą takie dane na podstawie ogólnodostępnych API. Zarządcy infrastruktury kolejowej nie mają takiej możliwości, nawet PKM musi korzystać z systemu PKP PLK. Tak więc podmiot ten jest w dużej mierze zależny od tego, co robi narodowy zarządca infrastruktury. Tak więc udostępnianie danych przez PKP PLK powinno być odgórnie narzucone. Teraz ten system nie funkcjonuje w formule otwartych danych, np. dane na temat opóźnień są wprowadzane ręcznie przez dyspozytorów ruchu w LCS.
 - Przewoźnik jeżdżący na zezwoleniu na wykonywanie przewozów regularnych krajowym transporcie drogowym wydanym przez gminy kieruje się przede wszystkim zyskiem (otrzymuje jedynie refundacje systemowe). Dlatego włączenie podmiotów prywatnych do danych rozkładowych w czasie rzeczywistym może stanowić problem, brakuje innego narzędzia nacisku. Wprowadzenie takiego rozwiązania z pewnością wiązałoby się z dużymi kosztami, jednak samo przedsięwzięcie jest możliwe do realizacji.
 - Metropolitalny system informacji pasażerskiej działa w pewnym stopniu, jeżeli chodzi o kolej, ale nie ma w tej chwili rozwiązań, które włączyłyby do niego transport autobusowy. Jak najbardziej zasadne jest jednak, aby działał on w sposób dający całościowy obraz sytuacji. Obecnie na przystankach PKM jest dostępny szeroki zakres informacji, również w odniesieniu do transportu autobusowego, ale na przystankach PKP PLK jest już zupełnie inaczej.
 - Przebieg linii metropolitalnych i międzypowiatowych powinien być uzupełnieniem transportu kolejowego. Tymczasem w budżecie województwa środków na kolej jest kilkakrotnie więcej niż na przewozy odbywające się po drogach. Dzięki FRPA można rozwijać część połączeń, ale wymaga to dalszych prac. Już teraz mogłyby funkcjonować linie metropolitalne kursujące np. wzdłuż obwodnicy Trójmiasta do przystanków kolejowych.

<p>Ruch drogowy</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Każda poprawa sytuacji kierowców skutkuje zmianą przyzwyczajeń transportowych. To efekt kuli śnieżnej. Budując nową infrastrukturę powinniśmy skupiać się na jak największej poprawie sytuacji transportu publicznego. – Obwodnice należy budować jako inwestycje, które powstają, aby zmniejszyć ruch indywidualny w centrum danego ośrodka miejskiego, co umożliwi większe uprzywilejowanie transportu publicznego, rowerzystów i pieszych. Do osiągnięcia tego efektu potrzeba szerszej inwestycji a nie tylko tej w drogi. – Inwestycje drogowe nie powinny skupiać się na poprawie przepustowości. Aktualny trend kładzie nacisk na poprawę bezpieczeństwa. Ale budowa drogi powinna być zawsze poprzedzona analizą, czy taka inwestycja nie pogorszy sytuacji pieszego, rowerzysty, czy transportu publicznego. Tak więc nie chodzi o zaprzestanie budowy dróg, ale należy sprawdzić, czy nie spowoduje to np. powstania wąskiego gardła dla komunikacji tramwajowej.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W metropolii jest rozdrobnienie, brak jednolitych standardów transportu, a każda gmina realizuje swoją odrębną politykę transportową. – W dokumencie SUMP należy ściśle określić, co jest rozumiane przez współpracę i jak bardzo szczegółowych kwestii ma dotyczyć. – We współpracy metropolitalnej konieczna jest synergia. Przykładem jest rozwój linii PKM, gdzie umknął aspekt eksploatacyjno-operacyjny. Jedyna integracja PKM zachodzi z Gdańskiem, który współfinansuje integrację biletową. – Największym błędem jest ograniczenie kompetencji MZKZG i konieczne jest ich poszerzenie. Docelowo decydenci deklarowali, że będzie on przekształcony w organizatora transportu, ale tak się nie stało. Pozostaje kwestia, czy w przypadku rozszerzenia składu MZKZG dotychczasowa oferta spełni oczekiwania i wymogi ewentualnych nowych członków. Należy też ustalić, w jaki sposób miałyby to zostać powiązane z systemem FALA.
<p>Rozwój OMGGS</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Z punktu widzenia organizatora wojewódzkiego transportu zbiorowego, problemem jest porozumienie się z lokalnymi organizatorami transportu publicznego, w szczególności, tymi którzy nie organizują przewozów. Na Śląsku udało się wiele działań dzięki ustawie

metropolitalnej. GZM charakteryzuje się trochę inną specyfiką niż OMGGs ze względu na inny rozkład przestrzenny generatorów ruchu. Każdy z organizatorów jednostek – województwo, miasta, gminy - wykonuje niezależne zadania. Organizator wojewódzki chciałby rozmawiać z jednym podmiotem zarządzającym transportem w Metropolii, a nie z wieloma.

4.2.22. Mario Zamarripa – Dyrektor obszaru zrównoważonego rozwoju, Ergo Hestia (06.04.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Zintegrowany transport publiczny	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktualnie oferowana jest zbyt mała częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej, szczególnie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Przedstawiciele firmy po wykonanych wewnętrznie analizach, próbowali się skontaktować z miastami i organizatorami transportu zbiorowego w celu przedłużenia tras niektórych autobusów, przy uwzględnieniu ruchu generowanego przez działalność firmy, jednak bez skutku. Przedłużenie linii mogłoby zostać wykorzystane jako działanie w dokumencie SUMP, uwzględniając przy proponowanej sieci połączeń ruch generowany przez duże firmy działające w obrębie Metropolii (przy wykonanej wcześniej analizie potrzeb danej firmy). <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zaproponowano rozwiązanie polegające na dofinansowaniu (przez firmę lub samorząd) dojazdów transportem zbiorowym dla pracowników. Pracownik miałby możliwość darmowego przemieszczania się na trasie praca-dom przy użyciu karty (bilet wykupiony przez firmę lub dofinansowany przez samorząd na określonej trasie).
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergo Hestia opracowała i wdraża strategię zrównoważonego rozwoju firmy. Firma ma swoje siedziby w 3 lokalizacjach, jedna z nich znajduje się w Sopocie a dwie w Gdańsku. We wszystkich lokalizacjach łącznie zatrudnionych jest ok. 2000 pracowników. Ponadto, w obszarze funkcjonowania firmy działa przedszkole dla dzieci osób zatrudnionych,

	<p>co powoduje, że obiekty użytkowane są przez użytkowników z różnych grup wiekowych charakteryzujących się różnymi potrzebami.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzone w ramach wdrażania strategii zrównoważonego rozwoju dla Hestii rozwiązania w formie elastycznego czasu rozpoczęcia pracy (7:00-9:00) oraz umożliwiania pracy zdalnej jako alternatywy dla pracy stacjonarnej, wpływają na aspekt środowiskowy, jak i odpowiedź na trend <i>work-life-balance</i>. Dodatkowo przyczyniają się do zmniejszenia szczytu porannego. – Firma przeprowadza własne badania i analizy związane ze zrównoważonym rozwojem i promocją aktywnej mobilności oraz raportuje emisje CO₂ w ramach działalności przedsiębiorstwa. Badania obejmują także analizy w zakresie ruchu generowanego w firmie (kurierzy, dostawy, dostawcy usług), pozwalające na aplikowanie rozwiązań dopasowanych do uwarunkowań firmy.
<p>Parkingi</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ergo Hestia w ramach strategii zrównoważonego rozwoju wprowadziła program benefitów dla osób korzystających z carpoolingu. Pracownicy korzystający z tej formy dostania się do pracy mają zapewnione miejsce parkingowe. – Obecnie co drugi pracownik firmy dojeżdża do pracy prywatnym samochodem. Wprowadzenie rozwiązań wpływających na zmianę przyzwyczajeń pracowników powinno opierać się na diagnozie potrzeb pracowników danej firmy i odpowiednim systemie zachęt.
<p>Rowery/UTO/piesi</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zwrócono uwagę na istotny wpływ przemieszczeń rowerem w ogóle przemieszczeń na linii dom-praca. W Hestii od ok. 10 lat realizowany jest program zachęcający do wykorzystywania tego środka transportu w podróży do pracy. W okresie pandemii, w 2019 roku, Hestia odnotowała 48.000 tys. przejazdów rowerowych w skali roku. Firma zapewnia pracownikom komfort używania roweru w dojazdach do pracy poprzez możliwość skorzystania z szatni oraz zapewnienie bezpiecznego miejsca do zostawienia roweru.

	<ul style="list-style-type: none"> – W Ergo Hestii jako zachętę do korzystania z roweru, wprowadzono darmowy lunch dla pracownika w zamian za wykorzystanie roweru jako środka transportu w dojeździe do pracy (pracownik zostawiając rower dostaje pieczętkę, uprawniającą do darmowego lunchu w stołówce firmowej). <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W ramach korzystania w podróżach do pracy z form mobilności aktywnej pracownicy powinni dostawać nagrody (system benefitów dla pracowników). – Zwrócono uwagę na brak ciągłości infrastruktury dla rowerów w formie wyznaczonych tras rowerowych, co wpływa na komfort podróży i obniża efektywność korzystania z roweru.
<p>Dialog z mieszkańcami</p>	<p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – System zachęt, skłaniający do korzystania z mobilności aktywnej w przez pracowników, może opierać się na wspieraniu akcji charytatywnych (pracodawca płaci na cele charytatywne określoną sumę za każdy przejechany km w dojeździe do pracy przy wykorzystaniu roweru).
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rekomendacja do uwzględnienia w SUMP współpracy pomiędzy większymi firmami a organizatorem transportu, w zakresie diagnozowania potrzeb transportowych i budowania nowych połączeń. – Wskazano trudność w komunikacji w zakresie transportu zbiorowego na obszarze Metropolii. <p>Sugestie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W ramach funkcjonowania OMGGS powinna następować wymiana doświadczeń pomiędzy firmami (wymiana informacji, promocja i wdrażanie rozwiązań promujących rozwój aktywnej mobilności).
<p>Rozwój OMGGS</p>	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Współtworzenie planu mobilności powinno odbywać się przy uwzględnieniu współpracy pomiędzy firmami na płaszczyźnie wymiany doświadczeń, dobrych praktyk i konsultacji w zakresie rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność.

- Należy rozważyć alternatywnie dla podróży samochodem prywatnym połączenie wodne (tramwaj wodny) oraz wykorzystanie meleksów w ramach funkcjonowania firm.

4.2.23. Edyta Damszel-Turek – Dyrektor, Biuro Rozwoju Gdańska (11.04.2023 r.)

Temat	Odpowiedzi na pytania
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – W odniesieniu do standaryzacji opracowań planistycznych na obszarze OMGGG oraz do ogółu proponowanych działań w SUMP z zakresu planowania przestrzennego, nie powinno się wskazywać takich działań ze względu na możliwą ich nieaktualność lub nietrafność względem nadchodzącej zmiany ustawy o planowaniu przestrzennym. – Nie ma potrzeby wyznaczania metropolitalnych standardów opracowań planistycznych, ponieważ to wszystko prawdopodobnie ureguluje ustawa. Podobna uwaga dotyczy cyfryzacji i dialogu z mieszkańcami, ponieważ kwestie te regulowane są przez ustawy, więc nie ma sensu ich powielać. Podobnie sytuacja ma się w odniesieniu do tworzenia metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych, ustawa będzie ustalała określanie lokalizacji nowych terenów w dobrym dostępie do usług i transportu. – Jeśli ustawa zostanie uchwalona, to nałoży ona nowe obowiązki na gminy, a działania związane z koniecznością cyfryzacji i tworzeniem planów ogólnych nałożą się z działaniami określonymi w SUMP. Nawet w większych jednostkach takich jak BRG, nie ma odpowiedniej liczby wykształconego personelu, który miałby odpowiadać np. za wprowadzenie MPZP do bazy danych, a w samym Gdańsku jest ponad 700 opracowań planów miejscowych, które będą wymagały aktualizacji zgodnie z uchwałą. – Jeśli powstanie wspólna baza danych, to powinna zostać powołana jednostka, która będzie odpowiedzialna za wprowadzanie danych, sprawdzanie ich pod względem aktualności i pomoc przy udostępnianiu danych przez gminy. Konieczne jest przede wszystkim wyznaczenie

jednostki odpowiedzialnej za prowadzenie wspólnej platformy i zarządzanie nią.

- Wprowadzenie bilansu metropolitalnego w ramach SUMP jest błędnym działaniem. Wzór na obliczenie bilansu narzucać będzie ustawa. Bilans ten nie powinien być opracowywany na poziomie metropolitalnym, ponieważ każda gmina i tak będzie zobowiązana do obliczenia go przy okazji uchwalania planów ogólnych. Jeśli ten bilans nie będzie się zgadzać w gminie, to będzie musiała ona ograniczyć pewne tereny inwestycyjne. W ramach SUMP dla OMGGs, w zakresie standaryzacji, powinno się korzystać z gotowych wzorów na poziomie krajowym, a nie powielać działania wynikające z ustawy.
- Opracowania studialne mogą być bardzo wartościowym działaniem, jednak, aby zagwarantować ich efektywność potrzebne są duże środki finansowe, co znacznie utrudnia wykonywanie takich opracowań w mniejszych gminach. OMGGs mógłby pomagać mniejszym samorządom w pozyskiwaniu dofinansowań na tworzenie takich opracowań.
- Brakuje współpracy pomiędzy gminami przy inwestycjach transgranicznych, czego przykładem jest powiązanie planowanej drogi łączącej lotnisko z węzłem Miszewo. Gdańsk wyznacza po swojej stronie korytarz dla nowej drogi, a sąsiednia gmina wydaje dla obszaru tego korytarza WZ-ki na nową zabudowę. Rozwiązaniem tego problemu mogłyby być zachęty finansowe dla gmin – dofinansowanie na opracowania planistyczne przy okazji realizacji konkretnych inwestycji (gwarancja realizacji inwestycji).
- Problem na terenie OMGGs stanowi brak kontroli i współpracy przy wyznaczaniu terenów pod zabudowę przez gminy.
- Wyznaczanie terenów pod zabudowę i usługi powinno być uzależnione od istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej, czyli powinny powstać opracowania wyprzedzające działania.

Współpraca metropolitalna

Opinie rozmówczyni:

- SUMP nie powinien narzucać na gminy nowych obowiązków w kwestii planowania, lecz powinien im pomagać, np. poprzez organizację wspólnych szkoleń metropolitalnych.
- Dodatkowym problemem w zakresie cyfryzacji i zbierania danych jest koszt pozyskania i wprowadzenia

	<p>wszystkich danych oraz utrzymywanie ich w chmurze. Jeśli plany mają być ujednoczone, to mniejsze gminy mogą sobie z tym nie poradzić. Być może metropolia powinna współpracować w tym kierunku z marszałkiem województwa, aby połączyć działania w tym zakresie.</p> <ul style="list-style-type: none"> – W ramach wdrażania ustawy o planowaniu i związanymi z nią nowymi obowiązkami gmin, jednostki powinny mieć możliwość wymiany doświadczeń i konsultacji pomiędzy sobą. OMGGS mógłby stanowić dobrą platformę do takiej wymiany.
Rozwój OMGGS	<ul style="list-style-type: none"> – W zakresie poprawy kompetencji gmin dotyczących kwestii planistycznych, powinno się organizować różne szkolenia, warsztaty i spotkania, ale nie dla szeregowych pracowników urzędów gmin, lecz dla osób decyzyjnych i włodarzy, aby pokazać im jaki wpływ na rozwój gminy i całego OMGGS mają podejmowane przez nich decyzje. Dopiero potem należy szkolić personel, który będzie odpowiedzialny za opracowywanie dokumentów. Konieczne jest pokazywanie, szczególnie mniejszym gminom, że ze wspólnego myślenia płyną korzyści. – Zagadnienie Metropolitalnego Centrum Kompetencji, jako platformy wymiany myśli i doświadczeń, wymaga rozszerzenia i uszczegółowienia (uaktualniać, pokazywać, że całościowe myślenie daje korzyści). Pomysł jest jak najbardziej trafiony, ale wymaga monitorowania i cyklicznego usprawniania oraz aktualizowania.

Uwaga ogólne:

- Zapisy co do podmiotu odpowiedzialnego za realizację działania powinny być uniwersalne, nie jest konieczne wskazywanie konkretnych jednostek, gdyż może się to zmienić na przestrzeni lat. Rekomendacja na wskazanie zamiast BRG miasta Gdańsk.

4.2.24. Krzysztof Polaszek – działacz na rzecz dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (24.03.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Dialog z mieszkańcami	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jako przykład pozytywnego działania należy wskazać kampanię edukacyjną na temat psów przewodników, która była wyświetlana na ekranach w pojazdach transportu zbiorowego.

Współpraca metropolitalna

Opinie rozmówcy:

- Rozwiązania w zakresie dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami różnią się w zależności od danego miasta czy gminy. Obecnie w dużej mierze wynikają one z dobrej woli zarządców infrastruktury i przewoźników. Przykładem może być podejście zakładów przewozowych do otwierania pierwszych drzwi w autobusie – w Gdyni takie rozwiązanie wprowadzono, w Gdańsku taką propozycję odrzucono.
- W OMGGS należy ujednoczyć zapisy regulaminów w transporcie zbiorowym odnoszące się do osób z niepełnosprawnościami, m.in. dot. informacji głosowej w autobusach, opuszczania nadwozia autobusu przy wysiadaniu osób z niepełnosprawnościami czy lokalizacji słupków z informacją głosową na przystankach.
- Wprowadzane zmiany powinny być monitorowane i kontrolowane.
- Dobrym przykładem przewoźnika, który dostosowuje swoje usługi do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, jest ZKM w Gdyni. Praktyki wypracowane przez tego przewoźnika mogą być dobrym przykładem i standardem do rozszerzenia na cały OMGGS.

Rozwój OMGGS

Opinie rozmówcy:

- Jednym z istotnych działań są szkolenia dla kierowców z zakresu obsługi osób z niepełnosprawnościami. Działania te powinny być prowadzone stale i cyklicznie. Niewiedza w zakresie potrzeb osób z niepełnosprawnościami jest jedną z barier ograniczających ich korzystanie z transportu zbiorowego. Przykładem może być brak zgody kierowcy na wpuszczenie psa przewodnika na pokład autobusu.
- Dostępne są aplikacje komercyjne, które ułatwiają podróże osobom z niepełnosprawnościami. Wciąż problemem pozostaje łatwość przemieszczenia się w obrębie przystanków, na których jednocześnie zatrzymuje się więcej niż jeden autobus – dla osób z dysfunkcją wzroku dobrym rozwiązaniem byłaby informacja głosowa emitowana przez pojazd, dzięki czemu mogliby skierować się do właściwego autobusu.
- Przewoźnicy transportu uważają, że zbyt mała część ich pasażerów to osoby z niepełnosprawnościami, przez co nie są chętni do wdrażania proponowanych im rozwiązań.

4.2.25. Mariusz Dziesiński – Zastępca Dyrektora, Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM (28.04.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Kolej	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">- Obecnie w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) trwają rozmowy z przedstawicielami kolei odnośnie do integracji taryfowej. Obecnie funkcjonuje połączenie różnych biletów, lecz cennik w tym rozwiązaniu jest bardzo skomplikowany w odbiorze dla pasażerów.- GZM dąży do pełnej integracji przewozów kolejowych na terenie metropolii, za sprawą ograniczenia indywidualnych ofert przewozowych poszczególnych przewoźników na rzecz wspólnej oferty. Zarząd metropolii liczy w tej kwestii na wsparcie ze strony marszałka województwa dolnośląskiego.- Marszałek województwa początkowo zabiegał, aby to GZM zajął się w całości przewozami kolejowymi wewnątrz granic metropolii, natomiast sam urząd wojewódzki – pozostałą częścią województwa. Nie jest to preferowane rozwiązanie, ponieważ celem metropolii nie jest finansowanie wszystkich kwestii, lecz przekazywanie wartości dodanej.- Obecnie GZM dopłaca marszałkowi województwa konkretną kwotę przeznaczoną na przewozy kolejowe wewnątrz metropolii. Priorytetem metropolii nie jest dopłacanie do dotychczasowych przewozów, lecz finansowanie uruchamiania nowych i dodatkowych połączeń tak, aby zwiększyć ofertę przewozową.- Współpraca GZM z PKP Polskie Linie Kolejowe jest bardzo korzystna i dobrze działa. PKP PLK często szuka lokalnych partnerów do współpracy i realizując swoje projekty zgłasza się do jednostek samorządu terytorialnego, aby skonsultować swoje projekty i uwzględnić interesy poszczególnych gmin, ale również całej metropolii.- Problematyczna może być kwestia nazewnictwa przewozów kolejowych – trzeba się zastanowić, które linie mają być metropolitalne, regionalne lub miejskie. Kwestia tego rozróżnienia zależy głównie od tego, kto takie przewozy opłaca i organizuje.

- Metropolia stała się dodatkowo pewnego rodzaju łącznikiem pomiędzy koleją a gminami. Wcześniej zarządy kolejowe i samorzady nie spotykały się i działały osobno. Dzięki metropolii udało się zintegrować działania związane z rozwojem kolei.

Opinie rozmówcy:

- Największą zmianą odczuwalną ze strony pasażera po utworzeniu metropolii GZM była integracja biletowa, bo pasażerowie nie muszą się już zastanawiać jakim autobusem jadą i jakiego biletu potrzebują. Ponadto powiększyła się sieć sprzedaży biletów. Z kolei z punktu widzenia włodarzy gmin była to optymalizacja przewozów, a w konsekwencji oszczędność pieniędzy (jednocześnie pasażerowie też niczego nie stracili).
- Przed utworzeniem metropolii GZM każdy z organizatorów transportu miał swoje własne ciekawe rozwiązania, które po zintegrowaniu transportu publicznego rozpowszechniły się na całą metropolię – udało się stworzyć jednolity system, który składa się z najlepszych cech poszczególnych podsystemów.
- Na obszarze GZM funkcjonują autobusowe linie metropolitalne, które stanowią szybki transport na obszarach bez dostępu do kolei.
- Początkowo linie metropolitalne dotyczyły tylko szkieletowych połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi, ale z czasem ich oferta była rozszerzana o kolejne obszary, dzięki czemu udało się zmniejszyć zjawisko wykluczenia komunikacyjnego.
- Linie metropolitalne zaczęły funkcjonować jeszcze przed ustawowym powołaniem metropolii GZM – projekt ten był realizowany etapami przy współpracy z nieistniejącym już KZK GOP.
- KZK GOP (Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego) był odpowiednikiem MZKZG na Pomorzu, który jednak oprócz wprowadzenia zintegrowanej taryfy biletowej na transport zbiorowy był również odpowiedzialny za zlecenie przewozów metropolitalnych. Integracja taryfowa nie uwzględniała jednak przewozów kolejowych. KZK GOP został rozwiązany wraz z powstaniem metropolii GZM i powołaniem Zarządu Transportu Metropolitalnego (ZTM).
- Dobrym rozwiązaniem może być integracja taryfowa w metropolii OMGGG (powołanie jednego organizatora

transportu) postępująca etapami. Na przykładzie KZK GOP, w którym początkowo zainteresowała się tym rozwiązaniem niewielka liczba gmin, lecz z czasem dochodziły kolejne, gdy były już na to przygotowane. Wszystkie gminy w metropolii należy uwzględnić w tej strategii, aby nie poczuły się wykluczone oraz nie odebrano im możliwości dołączenia do współpracy w przyszłości.

- Potrzebna jest zmiana ustawy o transporcie zbiorowym, aby poprawić przepisy związane z integracją taryfową i biletową.
- Podczas rozmowy przywołany został przykład Kopenhagi, gdzie cały układ komunikacyjny podporządkowany jest kolei, a wszystkie linie komunikacji miejskiej zaczynają się przy stacjach kolejowych. W Polsce natomiast często widać sytuacje, w których do przystanków kolejowych nie dojeżdżają żadne linie lub ich trasy powielają się z koleją.

Współpraca metropolitalna

Opinie rozmówcy:

- Należy zwrócić uwagę na wartość dodaną współpracy metropolitalnej dla gmin – nie tylko jeśli chodzi o dodatkowe wpływy do budżetu na inwestycje, ale również o siłę przebicia z nowatorskimi pomysłami. Współpraca ta nie ogranicza się wyłącznie do samej metropolii, ale niekiedy rozszerza się na obszar całego województwa.
- Wiele gmin aktywnie współpracuje z metropolią GZM i angażuje się w rozwój i funkcjonowanie autobusowych linii metropolitalnych.
- W GZM współpraca metropolitalna jest na bardzo zadowalającym poziomie, a różne jednostki mają różne zadania. ZTM zajmuje się bieżącymi sprawami, takimi jak sprzedaż biletów i organizowanie przewozów. Departament Komunikacji i Transportu w Urzędzie Metropolitalnym GZM zajmuje się całą resztą, czyli m.in. zrównoważoną mobilnością, współpracą kolejową czy sprawdzaniem i wdrażaniem nowych rozwiązań, które mają usprawnić transport zbiorowy. Ostatnio pilotażowo zrealizowano projekt postawienia biletomatów z panelami solarnymi, który został odebrany pozytywnie, więc jego dalszą realizacją będzie zajmować się już ZTM.

Uwagi ogólne:

- SUMP dla GZM – lata realizacji tego planu to 2030-2050 – do 2030 r. mają zostać opracowane pewne standardy i szczegółowy plan działania, a realizacja wszystkich celów ma trwać do 2050 r. W planie zawarto dużo kwestii dot. Zielonego Ładu UE.
- Plany strategiczne takie jak SUMP nie mogą być zbyt szczegółowe – są one głównie narzędziem do wyznaczenia decyzji politycznych do późniejszej realizacji, często bardzo ambitnych.

4.2.26. Tomasz Jewsienia – Geodeta Województwa Pomorskiego, Dyrektor Departamentu Majątku i Geodezji w UMWP (16.05.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Planowanie przestrzenne	<p>Opinie rozmówcy:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bazy danych geodezyjnych są bardzo ważną kwestią, ponieważ zawsze stanowią tło dla innych opracowań i analiz, w tym transportowych. Poziom końcowego produktu tych analiz i opracowań zależy od jakości danych geodezyjnych. Geodezja ma służebną i referencyjną rolę w tym zakresie.- Na potrzebę zbierania zasobów geodezyjnych i map na poziomie regionalnym odpowiada Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, a na niższym szczeblu jednostki powiatowe. Pomiędzy tymi szczeblami nie ma obecnie żadnego zasobu geodezyjnego, np. dla metropolii.- Poziom szczegółowości danych zależy od szczebla, na którym dane te zostały sporządzone. Obecnie najbardziej szczegółowe bazy danych geodezyjnych i przestrzennych posiadają powiaty. Z kolei dane na poziomie regionalnym i wojewódzkim nadają się najlepiej do analizy i przedstawienia powiązań zewnętrznych.- Należy zadbać szczególnie o korelację istniejących już zbiorów i baz danych. Należy zwiększyć nacisk na harmonizację i integrację informacji przestrzennych.- Samo zbudowanie od podstaw nowego systemu informacji przestrzennych jest sporym wyzwaniem, a poważną barierą będzie potem utrzymywanie i aktualizowanie takiego systemu pod względem kosztów, czasu i zasobów.- Przy okazji udostępniania danych w formie cyfrowej i tworzeniu portali mapowych należy coraz częściej

myśleć o bezpieczeństwie tych zasobów, jak również o kwestii ochrony danych osobowych.

- Służba geodezyjno-kartograficzna w Polsce jest mocno zhierarchizowana, a na jej czele stoi Główny Geodeta Kraju. W tym systemie może nie być miejsca na tworzenie dodatkowych struktur geodezyjnych, na przykład na szczeblu metropolitalnym.

Uwagi ogólne:

- W opinii eksperta nie należy tworzyć nowej platformy danych geodezyjnych/przestrzennych dla metropolii. Zapytanie o konkretne dane powinno trafiać do właściwej jednostki, która już te dane posiada. Należy usprawnić i skoordynować ten proces.
- Należy korzystać z baz danych, które już istnieją i dbać o to, aby zapytania o poszczególne dane od różnych interesariuszy dochodziły do odpowiednich jednostek. Zadbaj o to powinny dotychczasowe jednostki (gminy, powiaty, województwo).

4.2.27. Beata Rutkiewicz – Zastępca Prezydenta Wejherowa ds. Rozwoju miasta, UM Wejherowo (05.05.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Kolej	Opinie rozmówczyni: <ul style="list-style-type: none">– Przy celach działań związanych z organizacją węzłów przesiadkowych należy zwrócić uwagę na zakresy kompetencyjne i własnościowe. Dostosowanie węzłów i transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami czy poprawa czytelności oznakowania to często obowiązek zarządzającego tymi obiektami (np. PKP), a nie gmin.– Zastosowanie biletów metropolitalnych (łączy autobusowo-kolejowych) jest formą dopłat do przewozów kolejowych.
Zintegrowany transport publiczny	Opinie rozmówczyni: <ul style="list-style-type: none">– W obecnej sytuacji dużym wyzwaniem jest finansowanie transportu zbiorowego ze środków JST. Dodatkowo część z zakładów transportowych boryka się ze spadkiem liczby pasażerów i wpływów do budżetu w związku z konsekwencjami pandemii. W propozycjach SUMP należy bardzo ostrożnie proponować rozwiązania, które dodatkowo obciążą finansowo samorządy. Mogą one spotkać się ze sprzeciwem JST.– Integracja taryfowa i uproszczenie taryf powinno być pierwszym i najważniejszym zadaniem dla mobilności

	<p>metropolitalnej. Dużym problemem jest brak przyjazności transportu zbiorowego dla użytkowników.</p> <ul style="list-style-type: none"> – FALA może nieść ułatwienia, jednak obecnie jest to projekt na wstępnym etapie wdrożenia i wymaga dalszej pracy. – W projekcie SUMP rekomendowane jest wskazanie transportu wodnego także w opcji prywatnej. JST nie będą chętne finansować dodatkowych systemów transportowych, które im bezpośrednio nie służą. – Transport na żądanie powinien być wdrażany przez poszczególne gminy w zależności od ich potrzeb i lokalnych doświadczeń. W przypadku Wejherowa jest to prostsze, gdyż gmina ma swój zakład transportowy i przewozy są organizowane w zależności od potrzeb, np. dowozu mieszkańców na ważne imprezy lokalne, dowozu seniorów itp. W przypadku gmin, które nie mają własnych zakładów transportowych transport na żądanie wymaga wpisania w budżet gminy takiej usługi i zorganizowania przetargu.
<p>Parkingi P&R</p>	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wejherowo realizuje duże parkingi P&R (na 300 i 280 miejsc postojowych) ponosząc znaczne koszty, a obsługują one gminy ościennie, które nie dokładają się do tych inwestycji. Korzyścią jest za to zmniejszenie ruchu samochodowego na ulicach Wejherowa. – Wprowadzanie wspólnego standardu parkingowego dla metropolii może być trudne. Gminy mają swoje doświadczenia i różną politykę wyznaczania stref. Ograniczanie parkowania dla wielu JST jest nadal traktowane jako wyjątek, ze względu na obawę przed negatywnymi reakcjami mieszkańców. – Niezależnie od ograniczeń parkingowych, wyzwaniem jest duża liczba aut jak i przyzwyczajenia ich użytkowników.
<p>Współpraca metropolitalna</p>	<p>Opinie rozmówczyni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – MZKZG może zostać zreorganizowany, aby lepiej odpowiadał na potrzeby związane z integracją transportu. Docelowo MZKZG będzie przekształcony w Metropolitalny Zarząd Transportu. Utworzenie MZT będzie wymagało przyjęcia ustawy metropolitalnej. Wynika to przede wszystkim z kosztów integracji i konieczności pozyskania środków finansowych na potrzeby wdrożenia. – Docelowo MZT powinien pełnić zadania związane z zarządzaniem transportem w metropolii. – Ważne jest podkreślenie roli ustawy metropolitalnej, jej przyjęcie da podstawy prawne dla funkcjonowania

wspólnego zarządzania transportem oraz dodatkowe środki finansowe.

- Metropolitalne Obserwatorium Transportowe powinno być potraktowane najpierw jako inicjatywa współpracy między urzędami, cykliczne spotkania konferencyjne i wspólne projekty, a nie jako dodatkowa struktura. Realizacja nowych struktur będzie tworzyć dodatkowe koszty, nie zawsze też gwarantuje dobrą współpracę między jednostkami. Wejherowo widzi duży sens w podnoszeniu kompetencji urzędników i inwestowaniu w rozwój ich wiedzy.
- Marszałek Województwa pełni istotną rolę w kształtowaniu zrównoważonej mobilności – zarządza transportem szynowym, ma kadrę o wysokich kwalifikacjach, kompetencję i zasoby do utrzymania administracji. Oznacza to, że być może to służby marszałka tam, gdzie mogą, powinny realizować zadania metropolitalne.

Uwagi ogólne:

- Z punktu widzenia Wejherowa ważne będzie podkreślenie konieczności ograniczenia tranzytu przez miasto zarówno przez dawną drogę krajową nr 6 jak i drogę wojewódzką nr 218.

4.2.28. Marcin Skwierawski – Wiceprezydent Miasta Sopotu, UM Sopot (05.05.2023 r.)

Temat	Wizja/priorytety rozwoju/główne bariery rozwoju
Zintegrowany transport publiczny	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none">- Z perspektywy integracji ważne jest porozumienie między Gdańskiem i Gdynią, ze względu na wysoki udział przemieszczeń wewnątrzmijskich i pomiędzy tymi miastami.- Transport szynowy jest podstawą funkcjonowania metropolii. W przyszłości, po powołaniu MZT, można pomyśleć o municypalizacji SKM. Póki co ważną rolę odgrywają służby urzędu marszałkowskiego i jest to kluczowy organ, jeśli chodzi o zarządzanie transportem. Dodatkowo to UMWP rozdysponowuje środki unijne jak i sam ma możliwość ich wykorzystania.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	Opinie rozmówcy: <ul style="list-style-type: none">- Wdrożenie systemu FALA jest kluczowe dla poprawy dostępności transportu, m.in. dzięki większej łatwości korzystania z biletu, co umożliwia lepsze pozyskiwanie danych mobilnościowych.

- Reorganizacja MZKZG ma pomóc we wdrażaniu integracji transportu, a docelowo ma on przekształcić się w MZT, jednak bez ustawy metropolitalnej powołanie wspólnego zarządu może być niemożliwe. Głównym wyzwaniem jest koszt integracji biletowej.
- Transport wodny powinien być organizowany przez podmioty prywatne, samorzady mogą ewentualnie pomóc w zintegrowaniu własnych systemów transportowych z przewoźnikami, ułatwić organizację przystanku czy wesprzeć zintegrowaną informacją pasażerską. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że ten typ transportu może się samofinansować.

Uwagi ogólne:

- Z punktu widzenia Sopotu istotne jest rozpatrzenie możliwości przedłużenia połączenia trolejbusowego z Jelitkowem. Obecnie gdyńskie linie obsługują Ergo Arenę, linia mogłaby być przedłużona w ww. kierunku, przy założeniu, że pojazdy wykorzystują baterie lub napędy hybrydowe do wykonania podróży (nie ma konieczności wykonania trakcji).

5

Spotkania
w ramach II etapu
konsultacji
społecznych

W ramach II etapu konsultacji społecznych odbyło się łącznie 9 spotkań z mieszkańcami, przedstawicielami samorządów oraz innymi zainteresowanymi osobami. Spotkania te odbywały się w formule online i były dostępne dla wszystkich zainteresowanych.

Głównym założeniem spotkań była weryfikacja celów i działań proponowanych w ramach SUMP OMGGS, wypracowanych na bazie wcześniejszych etapów konsultacji oraz rozmów z ekspertami. Dyskusję nad celami i działaniami podzielono na 6 części, które odpowiadają kolejno 6 pakietom działań proponowanych w SUMP OMGGS.

5.1. Spotkanie dla mieszkańców powiatu gdańskiego oraz gminy Skarszewy i Liniewo (6.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę m.in. na pilną potrzebę wypracowania narzędzi, które wspomogą integrację transportu międzygminnego. Jak podkreślił jeden z przedstawicieli samorządu, obecnie w powiecie gdańskim niektóre gminy nie są aktywne ani zainteresowane współpracą w tym zakresie. Wskazano również na ryzyka związane z realizacją działań, m.in. brak integracji i dostosowania lokalnego transportu gminnego do proponowanych autobusowych linii metropolitalnych. Ponadto jeden z uczestników spotkania wyraził niepewność związaną z tzw. ustawą metropolitalną dla Pomorza, której brak będzie znaczną przeszkodą w integracji systemów transportowych w metropolii. Pojawiła się również obawa, że zaproponowane cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu wymiany informacji o organizacji transportu zbiorowego mogą okazać się niewystarczające i potrzebna będzie jeszcze szersza współpraca w tym zakresie.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Podczas dyskusji jeden z mieszkańców zwrócił uwagę na fakt, że podróżowanie transportem publicznym wiąże się z wieloma niedogodnościami, np. w wielu przypadkach wiaty przystankowe w niewystarczającym stopniu chronią przed wiatrem i deszczem. Ponadto przedstawicielka jednego z samorządów zgłosiła obawę, że zaprezentowane działania nie będą obejmowały gminy Skarszewy z uwagi na jej odległe położenie względem rdzenia metropolii. Zwrócono uwagę na fakt, że mieszkańcy Skarszew mają bardzo ograniczony dostęp do transportu zbiorowego, który byłby konkurencyjny względem samochodu. Dodatkowo, o ile dojazd w ciągu dnia ze Skarszew do kina czy teatru w Trójmieście jest zadowalający, o tyle powrót do domu w godzinach wieczornych transportem zbiorowym jest wręcz niemożliwy. Poproszono o ponowne przyjrzenie się sytuacji gminy, aby zaproponować konkretne działania polepszające stan obecny.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Podczas dyskusji zwrócono uwagę na potrzebę urozmaicenia usług wokół przystanków i węzłów integracyjnych m.in. o nowe punkty gastronomiczne. Jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę, że węzły powinny funkcjonować jako centra lokalne, co zostało potwierdzone również przez moderatorów spotkania. Ponadto zgłoszono problem niskiej dostępności miejsc postojowych przy węzłach komunikacyjnych, gdzie można by było bezpiecznie pozostawić auto przed podróżą autobusem czy pociągiem. Dodatkowo przedstawicielka jednego z samorządów zgłosiła obawę, że zaprezentowane działania związane z budową węzłów integracyjnych nie obejmą gminy Skarszewy z uwagi na brak dostępu do kolei na terenie gminy.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Uczestnicy dyskusji stwierdzili, że przy drogach wyraźnie brakuje zieleni w postaci drzew czy krzewów, które odgradzałyby ciągi piesze i rowerowe od jezdni. Przywołano przykład holenderskich miast, które znane są z kształtowania ciągów przyjaznych dla pieszych i rowerzystów. Ponadto jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę na zaproponowane działania dotyczące opracowania Bilansu Metropolitalnego, który miałby być narzędziem wspomagającym kształtowanie rozwoju przestrzennego w sposób sprzyjający zrównoważonej mobilności. Pojawił się głos z prośbą o doprecyzowanie czy bilans ten ma być narzędziem, z którego skorzystają samorzady, czy inwestorzy. Wyjaśniono, że ma on działać jako narzędzie wspierające służby planistyczne samorządów OMGGS, ale może być również przydatny w rozmowach z inwestorami.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Uczestnicy spotkania przedstawili swoje uwagi i pomysły na to, w jaki sposób powinno się kształtować przestrzeń odpowiednio dla mobilności aktywnej. Przede wszystkim zgodzili się ze stwierdzeniem, że trasy ruchu pieszego i rowerowego są bardzo mocno przecinane przez ruch kołowy. Zaproponowano m.in. wykorzystanie naturalnego i pofałdowanego terenu Kaszub, aby budować kładki dla pieszych i rowerzystów nad ruchliwymi drogami (tam, gdzie jest to zasadne finansowo i funkcjonalnie). Ponadto pojawił się pomysł, aby oddzielać strefę ruchu kołowego od chodników za pomocą urozmaiconej zieleni lub donic z zielenią, a nie zwykłych słupków lub barierek, jak odbywa się to obecnie. Zaproponowano również poprawę bezpieczeństwa na drogach poprzez zapewnienie dodatkowego i skutecznego oznakowania przejść dla pieszych (jednolite oznaczenia poziome). Na spotkaniu pojawił się również głos z prośbą o doprecyzowanie sposobu różnicowania kwestii kształtowania polityki parkingowej w różnych częściach metropolii. Wyjaśniono, że taka polityka powinna być przygotowana wspólnie przez samorzady OMGGS i zawierać rekomendacje dotyczące lokalizacji stref płatnego parkowania, sugerowanych stawek opłat, a także rozmieszczenie parkingów strategicznych z uwzględnieniem uporządkowania nielegalnych miejsc postojowych w miastach.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Na spotkaniu omówiono działanie związane z dalszym funkcjonowaniem Metropolitalnego Centrum Kompetencji, które mogłoby zbierać dane dotyczące transportu w Metropolii, a także prowadzić kampanie edukacyjne i organizować wsparcie dla samorządów w realizowaniu założeń zrównoważonej mobilności. Uczestnicy spotkania wyrazili swoją obawę przed sytuacją, w której opracowywany SUMP zostanie „odstawiony na półkę” i nie doczeka się realizacji. Zwrócono uwagę na potrzebę powołania specjalnego zespołu, który będzie odpowiedzialny za pilnowanie czy ustalenia zawarte w tym dokumencie są poprawnie wdrażane w życie.

5.2. Spotkanie dla mieszkańców powiatu kartuskiego (7.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Uczestnicy spotkania wskazali powołanie Metropolitalnego Zarządu Transportu jako dobry pomysł, jednocześnie podkreślając, że przy obecnych uwarunkowaniach prawnych (brak ustawy o związku metropolitalnym) utworzenie takiego zarządu może być trudne do realizacji. Ta trudność ma wynikać m.in. z konieczności dobrowolnej współpracy wszystkich samorządów, a te w ocenie uczestników spotkania mają różne podejście do organizacji transportu zbiorowego i jego finansowania. Tym co miałyby zachęcić samorządy do współpracy byłyby dodatkowe środki na transport zbiorowy wynikające z utworzenia Związku Metropolitalnego. Jeden z uczestników, wyrażając sceptyczne podejście do integracji taryfowej w Metropolii jako jedynego możliwego obecnie rozwiązania, rekomendował lobbowanie na rzecz rozwoju kolei aglomeracyjnej, m.in. poprzez dostosowanie taboru do popytu lub zwiększenia liczby połączeń. W odniesieniu do prezentowanej idei organizacji transportu w OMGGS, w której kolej służy jako trzon systemu, linie autobusowe wspierają go, dowożąc pasażerów do kolei, a tam, gdzie kolei nie ma, powinno nastąpić utworzenie autobusowych linii metropolitalnych, uczestnicy spotkania wskazali na konieczność integracji połączeń metropolitalnych z zewnętrznymi (wojewódzkimi i krajowymi), tak aby nie powielać sytuacji znanej np. z Laskowic Pomorskich (istotny węzeł przesiadkowy), gdzie nie dojeżdżają pomorskie pociągi regionalne. Sprawne funkcjonowanie transportu zbiorowego w metropolii będzie więc wymagało współpracy samorządów lokalnych. Obecnie są one organizatorami linii gminnych, a więc też linii dowozowych do kolei, mogą też prowadzić działalność informacyjną i promocyjną na rzecz usprawnienia połączeń kolejowych, a także wspierać ich finansowanie, wraz z władzami wojewódzkimi odpowiedzialnymi za funkcjonowanie połączeń regionalnych. Jako dobry przykład na funkcjonowanie proponowanych w SUMP linii metropolitalnych uczestnicy wskazali rozwiązanie funkcjonujące na Morawach w Czechach (<https://www.idsjmk.cz/en/>). W kwestii integracji transportu zbiorowego i systemów rowerowych pytano, jak takie działanie ma być realizowane. Wyjaśniono, że głównie ma ono polegać na ujednoczeniu warunków i cen na przewóz

rowerów w transporcie zbiorowym, jednolitego standardu dostępności przystanków dla rowerzystów oraz działania systemu informacji pasażerskiej uwzględniającego informacje o wyposażaniu przystanków w infrastrukturę rowerową, a także o możliwości i cenie przewozu rowerów.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Uczestnicy spotkania wskazali na miejscowości i obszary, które z przyczyn technicznych (m.in. szerokość dróg, promień skrętu) lub organizacyjnych są wykluczone transportowo lub transport zbiorowy obsługuje je w niewystarczającym zakresie, są to m.in. wieś Czaple oraz gmina Przodkowo, wieś Banino, w tym węzeł przesiadkowy Rębiechowo. Jednym z wymienionych połączeń była również trasa Przodkowo-Kartuzy-Szymbark, gdzie powrót ze szkoły, uwzględniając czas oczekiwania na autobus, zajmuje nawet trzy godziny. Jako jedno z możliwych rozwiązań dla gminy Przodkowo wskazano udostępnienie mieszkańcom funkcjonujących już obecnie w gminie przewozów szkolnych. Docelowo poprawa dostępności transportu zbiorowego będzie związana z utworzeniem jednego organizatora transportu, który odpowiednio dostosuje siatkę połączeń na zasadach usług publicznych, a nie komercyjnych. Uczestnicy spotkania potwierdzili również uwagi zgłaszane na poprzednich spotkaniach, że oferta transportu zbiorowego staje się uboższa wieczorami oraz w weekendy, a na niektórych liniach brakuje połączeń nawet w ciągu dnia roboczego, np. na linii 126 w stronę Gdańska. Inne zgłaszane uwagi były związane z dostosowaniem liczby par połączeń w ciągu dnia oraz częstotliwości odjazdów pociągów i autobusów, argumentowano, że tylko przy odpowiednio częstych połączeniach na obszarze całej Metropolii, m.in. po to, aby pociągi nie były przepełnione, możliwy będzie istotny wzrost w udziale podróży autobusami i koleją.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na brak kompatybilności w już stosowanych rozwiązaniach. Przykładem może być węzeł Rębiechowo, który został zbudowany, ale nie doprowadzono do niego linii dowozowych ani dróg rowerowych, pomimo peryferyjnego położenia względem istniejącej zabudowy. Przekłada się to na utrudnione korzystanie z tego węzła, np. przez mieszkańców miejscowości Czaple. Dlatego jako kluczowe działania proponowane w SUMP OMGGS uczestnicy wskazali lokalizację węzłów przesiadkowych w dobrym dostępie do zabudowy, budowę dróg rowerowych oraz organizację linii dowozowych. Nowa zabudowa przedmieść powinna być kształtowana tak, aby już na etapie jej planowania uwzględniała ona wymagania tworzenia infrastruktury dla transportu zbiorowego, np. promień skrętu odpowiedni dla autobusów przegubowych. W opinii uczestników brak linii dowozowych do węzłów to również wykluczenie dla osób z niepełnosprawnościami, które nie mogą podróżować rowerem, ani samochodem. Jedną z propozycji uczestników spotkania na poprawę dojazdu z gminy Żukowo do Trójmiasta była likwidacja linii autobusowej nr 126 na rzecz poprawy połączeń do węzłów przesiadkowych. W opinii innych, choć przejazd autobusem w godzinach szczytu jest utrudniony ze względu na korki, dzięki jego

funkcjonowaniu posiadają oni więcej możliwości na zaplanowanie podróży. Jednym z postulatów w tej części spotkania było również szukanie właściwych rozwiązań na obsługę strefy podmiejskiej i zmierzenie się z już zaistniałą sytuacją rozproszonych zabudowy w tym obszarze.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

W komentarzach w trakcie spotkania zwracano uwagę na brak spójności działań prowadzonych przez samorządy. Drogi rowerowe budowane są do granic miejscowości lub gminy, a dalej rowerzyści zmuszeni są do przemieszczania się w ruchu ogólnym. Tak zbudowana infrastruktura nie zachęca do podróży rowerem zarówno najmłodszych jak i najstarszych uczestników ruchu, a więc tych, dla których bezpieczeństwo podróży stanowić może największą barierę. Jako obszary braku ciągłości dróg rowerowych wskazano gminę Stężycza oraz połączenie drogowe z Sierakowic do Trójmiasta. Wymieniono także połączenie z Osowej do Banina. Utrudnieniem w przemieszczaniu się rowerem mogą być również zakazy dla ruchu rowerowego na drogach wojewódzkich, choć w tym przypadku istotne są również względy bezpieczeństwa i przy dużym natężeniu ruchu takie ograniczenia mogą być zasadne. W takiej sytuacji powinno się jednak dążyć do budowy alternatywnego połączenia, np. równoległej drogi rowerowej. Kluczowa jest więc współpraca lokalnych samorządów z Zarządem Dróg Wojewódzkich. Proponowanym przez jednego z uczestników spotkania wsparciem dla mniejszych gmin w kształtowaniu tras rowerowych i pieszych mogłaby być jednostka metropolitalna wspomagająca je w tym zakresie. Takie działanie proponowane jest w ramach pakietu nr 5 jako Metropolitalne Centrum Kompetencji oraz działający w jego ramach Metropolitalny Zespół Badań Transportowych. Jako jedną z wątpliwości do proponowanych działań wskazano zasadność wspierania użytkownika rowerów współdzielonych i UTO na terenach poza największymi miastami OMGGS.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Uczestnicy spotkania jako właściwe działania SUMP OMGGS wskazali te odnoszące się do zagospodarowania ulic i planowania przestrzennego, zwracając uwagę, że sposób przemieszczania się jest ściśle powiązany ze sposobem kształtowania naszych miast i wsi. Jednym z postulatów dotyczących rozwoju układu drogowego, na przykładzie budowy tzw. obwodnicy Banina, była weryfikacja czy rozbudowa drogi będzie rzeczywistym ułatwieniem dla mieszkańców tego obszaru oraz w jakim przekroju powinna być realizowana. Pojawiła się obawa, że rozbudowa układu drogowego w tym miejscu wprowadzi intensywny ruch samochodowy pomiędzy istniejącą zabudową mieszkaniową.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

W opinii uczestników spotkania redukcja emisji CO₂ będzie możliwa, ale tylko w przypadku poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego oraz rozwoju dróg rowerowych i pieszych. Ponownie wspomniano o funkcjonowaniu węzłów przesiadkowych oraz organizacji efektywnych linii metropolitalnych. Zauważono, że osiedlanie się na terenach podmiejskich wiąże się z pewnymi ograniczeniami, a jednym z nich jest uboższa niż w centrach miast oferta transportu zbiorowego. Na takich

obszarach należy dążyć do jak najbardziej efektywnych rozwiązań transportu zbiorowego, a jako jego uzupełnienie uwzględnić prywatne samochody (w tym elektryczne) oraz podróże rowerowe i piesze.

5.3. Spotkanie dla mieszkańców powiatu Lęborskiego (9.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na konieczność dostosowania infrastruktury służącej do obsługi podróżnych (takiej jak przystanki) do użytkowania przez osoby ze specjalnymi potrzebami. Takie zmiany miałyby wpływ na bardziej komfortowe i łatwiejsze podróże uwzględniające wszystkich użytkowników tej infrastruktury. Jeden z uczestników podał dostępność przystanków komunikacji zbiorowej w większych miastach oraz zapewnienie dobrego dostępu do obiektu SORu czy urzędów miasta jako kryteria dostępności transportu zbiorowego i systemów transportowych.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Uczestnicy w rozmowie zwrócili uwagę na wykluczenie komunikacyjne niektórych obszarów pod względem dostępności transportu zbiorowego, co szczególnie widoczne jest w liczbie połączeń autobusów kursujących w weekendy. Jeden z mieszkańców określił obszar powiatu lęborskiego mianem "weekendowej pustyni komunikacyjnej", wskazując na brak komunikacji regionalnej, łączącej Lębork z gminami powiatu m.in. w kierunku Nowęcina lub Łeby. Uczestnicy spotkania wskazywali również na znaczną poprawę dojazdu do Trójmiasta po wybudowaniu trasy S6, co może ograniczyć wpływ proponowanych zmian na usprawnienie transportu zbiorowego, a nawet podano w wątpliwość realizację takich działań. Prowadzący spotkanie podkreślili, że w podróży samochodem kluczowy będzie również dojazd na końcowym odcinku trasy znajdującego się w obrębie Trójmiasta, gdzie, zależnie od polityki poszczególnych miast, samochód może nie być najlepszą opcją pod względem czasu i kosztu podróży. Podkreślono również, że pomimo rosnącej popularności samochodów, transport zbiorowy wciąż pozostaje bardziej ekonomicznie dostępnym środkiem transportu.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

W trakcie spotkania poproszono o uszczegółowienie zakresu infrastruktury planowanej w ramach węzłów, ze wskazaniem konieczności budowy stref Park&Ride oraz Bike&Ride uwzględniających użytkowników samochodów prywatnych, oraz osób korzystających z rowerów.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Uczestnicy spotkania dopytywali o działania pod kątem dostępności pieszej. Tego typu rozwiązania proponowane są zarówno w pakiecie 3 (pod kątem dostępności pieszej do węzłów przesiadkowych), w pakiecie 4 (drogi piesze w miastach i wsiach obsługujące

osiedla mieszkaniowe, usługi itd.) oraz w pakiecie 5 (bezpieczeństwo, przeprowadzanie audytów infrastruktury pieszej i jej uzupełnianie).

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

W trakcie spotkania pojawił się pomysł wprowadzenia liczników na światłach przy przejściach dla pieszych, które w ocenie uczestnika spotkania wpływają na płynny ruch w centrum i ułatwiają przemieszczanie się po mieście, takie rozwiązanie funkcjonuje np. w Słupsku. Jeden z uczestników spotkania podzielił się refleksją o zaproponowanych w ramach pakietu działaniach związanych z wyznaczaniem stref rozładunkowych na przystankach, prosząc o uszczegółowienie sposobu funkcjonowania takich stref. Dodatkowo inny uczestnik podkreślił wagę wprowadzenia specjalnie wyznaczonych stref rozładunkowych, które mogą ograniczyć niszczenie chodników związane z dowożeniem towarów do sklepów. Wyjaśniono, że wykorzystanie przystanków autobusowych do krótkiego postoju samochodów dostawczych, tam, gdzie pozwala na to częstotliwość kursów transportu zbiorowego, może ograniczyć przytaczane przez uczestników sytuacje. Wśród uczestników pojawiła się propozycja przeprowadzenia kampanii ukazującej problem audytu przestrzeni pod kątem obsługi dostaw do sklepów i zaproponowanie rozwiązań będących odpowiedzią na zdiagnozowany problem w poszczególnych lokalizacjach. Takie działania mogłoby być elementem proponowanych w omawianym dokumencie Planów Logistyki Miejskiej dla miast OMGGS, będących uszczegółowieniem SUMP OMGGS.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Obecni na spotkaniu mieszkańcy wyrazili potrzebę doprecyzowania działań dotyczących rozwoju elektromobilności oraz wskazania sposobu, w jaki SUMP będzie realizował kampanie zachęcające do zmian zachowań transportowych w kierunku zrównoważonej mobilności.

5.4. Spotkanie dla mieszkańców powiatu malborskiego (13.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Podczas spotkania jedna z uczestniczek zapytała o zasadność działania określonego jako integracja taryfowo-biletowa na terenie całej metropolii w kontekście miasta Malbork, który ma bezpłatną komunikację zbiorową i nie jest częścią programu FALA. Jednym z założeń dokumentu SUMP jest dostosowanie działań do poszczególnych stref metropolii. Może to oznaczać, że integracja taryfowo-biletowa nie będzie odbywała się w ramach jednego zarządu, tylko na zasadzie współpracy organizatorów i przewoźników, harmonizacji rozkładów jazdy oraz wymiany informacji. Zwrócono także uwagę na znaczną liczbę osób podróżujących do pracy z powiatu malborskiego do Trójmiasta i na zbyt małą liczbę regionalnych połączeń kolejowych w tym kierunku, szczególnie w godzinach wieczornych. W kwestii finansowania pojawiło się zapytanie o koszty związane z uruchomieniem metropolitalnego zarządu transportu. Czynnikiem

określającymi koszty będzie skala oraz liczba zamawianych wozokilometrów w zależności od obszaru działania Zarządu. SUMP jest dokumentem strategicznym z perspektywą działań do 2040 roku, dlatego proponowanym działaniom zostanie przypisana klasa kosztu, a nie dokładna wartość, która będzie zależna od skali i zakresu przyjętych docelowo rozwiązań.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Uczestniczka spotkania zwróciła uwagę na dobrze funkcjonującą komunikację zbiorową w obrębie Malborka. W jej ocenie Malbork jest miastem kompaktowym, w którym podróże piesze, bezpłatna komunikacja oraz hulajnogi elektryczne w pełni zaspokajają potrzeby mieszkańców miasta w zakresie przemieszczania się. W trakcie spotkania pojawiła się również sugestia rozwoju wodnego połączenia na szlaku pętli żuławskiej, które prowadzone sezonowo przez prywatnego operatora pełniłoby funkcję transportową i stanowiłoby atrakcję turystyczną.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

W trakcie spotkania uczestnicy podkreślili istotną rolę podróży rowerowych i pieszych w kontekście docierania do węzła i konieczność ich rozwoju oraz zwiększenia liczby miejsc do parkowania typu Park&Ride i Bike&Ride. Pojawiło się także zapytanie odnośnie do standardów wykonania dla węzłów przesiadkowych. Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych na obszarze OMGGG zostały wydane w 2017 roku w celu ujednolicenia oznaczeń i elementów małej architektury 26 nowo powstających wtedy węzłów. W SUMP OMGGG proponowana jest ich aktualizacja i wdrażanie w obrębie całej metropolii.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Uczestnicy spotkania mówili o braku spójności w prowadzeniu ścieżek rowerowych przez miasto oraz o istotnej funkcji transportowej przemieszczeń pieszych wskazując na konieczność modernizacji chodników w kontekście docierania do przystanków komunikacji zbiorowej. Pojawiła się propozycja wyznaczenia dróg rowerowych w ramach już istniejącej infrastruktury (wydzielenie z istniejącej jezdni) w celu poprawy spójności systemu dróg rowerowych w Malborku. W odniesieniu do nazwy pakietu pojawiła się propozycja zmiany drugiej części stwierdzenia „a do sklepu chodzić pieszo”. W uzasadnieniu jedna z uczestniczek wskazała, że fraza „do parku” może sugerować wyłącznie rekreacyjny charakter odbywanej podróży.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Głównym tematem rozmowy był problem prowadzonego przez centrum Malborka ruchu tranzytowego. Malbork mierzy się z ruchem międzymiastowym, ponieważ obecnie główna droga tego ruchu biegnie przez środek miasta, a możliwości wyznaczenia alternatywnego ciągu w istniejącym układzie drogowym są ograniczone. Zarządca drogi w ramach jej modernizacji planuje umieszczenie ekranów akustycznych, co, w opinii uczestniczki spotkania, niekorzystnie wpłynie na krajobraz miasta i jego

spójność przestrzenną. Docelowym rozwiązaniem ograniczenia ruchu tranzytowego w mieście ma być budowa północnej obwodnicy Malborka, jednak ze względów finansowych termin jej realizacji nie został jeszcze określony. W dyskusji w trakcie spotkania pojawiły się propozycje, aby ruch towarowy w mieście kontrolować za pomocą regulacji, m.in. wprowadzenia ograniczeń wagowych dla pojazdów towarowych i wyznaczenia narzędzi do egzekwowania tych regulacji. W odpowiedzi pojawił się komentarz o dążeniu do wyznaczenia dróg, które powinny przenosić ruch tranzytowy, tak, aby na innych ulicach móc ruch uspokajać. Jedną z uczestniczek w odniesieniu do parkowania dostawców na ulicach i proponowanego wyznaczania stref rozładunkowych, zapytała o szczegóły realizacji działania. Kwestia wyznaczania miejsc dostaw dla obszarów śródmiejskich, ramy czasowe zatrzymania czy dopuszczenie wykorzystania zatok autobusowych zależą od zarządcy dróg i wymagają obserwacji, kontaktu z operatorami i usługodawcami w celu oznaczenia ich na mapie i wybrania najbardziej korzystnego rozwiązania.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

5.5. Spotkanie dla mieszkańców powiatu nowodworskiego (14.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Najważniejsze działania z tego pakietu, to te mające na celu utworzenie jednego organizatora transportu zbiorowego – Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego. Współpraca samorządów w tym zakresie wpłynęłaby korzystnie na możliwości finansowania publicznego transportu zbiorowego. Na trudności wynikające z braku takiej współpracy w trakcie spotkania wskazywał jeden z przewoźników, działających na terenie powiatu nowodworskiego. Zwracał on uwagę na brak współpracy powiatu z przewoźnikiem w zakresie pozyskiwania dofinansowania ze środków krajowych. To utrudnia rozbudowę siatki połączeń i zwiększanie dostępności transportu zbiorowego. W ocenie rozmówcy potrzebne są szkolenia w zakresie pozyskiwania środków na rozwój transportu zbiorowego, co mogłoby stanowić jedno z działań realizowanych w ramach SUMP OMGGS. Postulat uczestnika spotkania wpisuje się w działanie pakietu nr 6 związane z rozszerzeniem działalności Metropolitalnego Centrum Kompetencji, funkcjonującego w strukturach OMGGS.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

W powiecie nowodworskim intensywny ruch zmotoryzowany związany jest z turystyką, głównie z dojazdem na Mierzeję Wiślaną. Lokalnie tworzą się zatory drogowe, a przemieszczanie się rowerzystów i pieszych w ruchu ogólnym nie jest bezpieczne. Zgodnie z opinią jednego z uczestników sytuację mógłby poprawić rozwój transportu zbiorowego (więcej połączeń i przystanków) oraz wydzielenie osobnych dróg rowerowych i pieszych. Problemem w realizacji tych działań ponownie stają się kwestie organizacyjne i brak współpracy samorządów na różnych szczeblach, co przekłada się na brak możliwości zatrzymywania się przewoźnika publicznego w rejonie przekopu Mierzei Wiślanej, który od momentu otwarcia stał się atrakcją turystyczną i jest licznie odwiedzany przez turystów.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Jeden z uczestników zasugerował, że rozwój elektromobilności powinien wiązać się z produkcją czystej energii lokalnie przez samorządy, np. z farm wiatrowych, fotowoltaiki, czy też biogazowni. Taki kierunek z pewnością wpisuje się w zrównoważoną mobilność, bo będzie wpływał na redukcję emisji związanych z samą produkcją energii, nie tylko w ramach przemieszczania się.

5.6. Spotkanie dla mieszkańców Trójmiasta (16.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Dla uczestników spotkania ważna była spójność proponowanych w SUMP OMGGG działań z wdrażanym obecnie systemem FALA. Cele i działania określone w dokumencie mogą być realizowane, m.in. poprzez funkcjonowanie systemu FALA. Natomiast SUMP określa jak docelowo powinien funkcjonować system i jakie należy podjąć w tym kierunku działania, ale nie określa konkretnego systemu lub narzędzia, którym ma to być zrealizowane, co leży w kompetencji samorządów, które działania te będą wykonywać. Istotna dyskusja wywiązała się również wokół działania związanego ze zwiększaniem dostępności kolejowej rdzenia. W ocenie jednego z uczestników działanie to powinno osobno uwzględniać Gdynię oraz Gdańsk, tak aby zadbać o adekwatną do potencjału każdego z tych miast liczbę połączeń kolejowych z regionem. Pozostali rozmówcy podkreślili dodatkowo, że liczba kursów powinna być dostosowana do wielkości miast i efektywności połączeń. Żadne z miast rdzenia nie powinno posiadać oferty transportowej poniżej jego potencjału.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Jedna z uczestniczek wskazała na ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej w Trójmieście, wynikające z kolizyjnych przejazdów przez tory w dzielnicy Orunia. W ocenie uczestniczki to problem, który od lat pozostaje nierozwiązany i istotnie ogranicza możliwość organizacji połączeń kolejowych, a także mobilność w dzielnicy. Kwestie poruszane przez uczestników i uczestniczki spotkania dotyczyły też dostępności transportu zbiorowego – zarówno samych pojazdów, przystanków jak i zapewnienia odpowiedniego standardu dróg pieszych, prowadzących do przystanków. W SUMP OMGGS proponowane są działania, które realizują te postulaty. Dodatkowo tabor zakupiony ze środków unijnych musi spełniać wymogi dostępności, a więc być dostosowany do użytkowania przez osoby o ograniczonej mobilności. Jednym z wniosków jest także wprowadzenie w OMGGS jednego standardu przystankowego, uwzględniającego kwestie dostępności – takie działanie jest już proponowane w dokumencie. W odniesieniu do uwzględnionych w SUMP OMGGS nowych połączeń transportu zbiorowego, np. kolei aglomeracyjnej do północnych dzielnicy Gdyni i powiatu puckiego, uczestnicy spotkania zaproponowali wprowadzenie w dokumencie bardziej ogólnych zapisów, które wskażą na konieczność realizacji takich połączeń, ale nie w jakiej formie miałyby ono zostać zrealizowane (kolej/linie autobusowe/tramwaj itd.). Jeden z uczestników zwrócił również uwagę na brak działań związanych z eliminacją „wąskich gardeł” na linii kolejowej, m.in. rozbudową linii SKM od Rumi do Wejherowa. Na spotkaniu pytano także o dostępność obszarów miejskich pod kątem możliwości dojazdu dla służb ratowniczych. Choć są to kwestie, które są regulowane przez przepisy krajowe (szerokości dróg, odległości pomiędzy budynkami itd.), to rozwój przestrzenny, zapewniający dobry dostęp do transportu zbiorowego, będzie sprzyjał obsłudze tych terenów przez pogotowie lub straż pożarną, a jeśli droga będzie przejezdna dla autobusu, to również dla pojazdów specjalnych. W kontekście proponowanych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do transportu zbiorowego wyjaśniono, że w działaniu tym chodzi o opracowanie zbioru rekomendacji w zakresie kształtowania nowych terenów mieszkaniowych, tak aby ukierunkować rozwój przestrzenny na zrównoważoną mobilność. Realizacja tych rekomendacji będzie zależna od samorządów, bo to w ich kompetencjach leży władztwo planistyczne.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na węzeł Lipce, obecnie pomijany w innych opracowaniach strategicznych, a kluczowy z punktu widzenia kształtowania obsługi transportowej rdzenia metropolii. Jednym z wniosków ze spotkania jest uwzględnienie tego węzła w proponowanych działaniach oraz podkreślenie jego rangi. Analogiczne wnioski pojawiły się w odniesieniu do węzła Gdańsk Kukawka. Dyskusje wzbudziła również kwestia uruchomienia tramwaju wodnego, obsługującego Trójmiasto oraz Półwysep Hel. Wskazano, że realizacja takich połączeń już dziś mogłaby być konkurencyjna pod względem czasu dojazdu na Hel, a także mogłaby być alternatywą dla przeciążonych w sezonie wakacyjnym dróg obsługujących półwysep. W opinii jednej z uczestniczek transport wodny powinno się rozwijać również lokalnie w obrębie miast metropolii. W jej opinii jest to kwestia zapewnienia infrastruktury, która tego typu podróże by umożliwiała. Pakiet trzeci uwzględnia również działania związane

z rozwojem nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej przy istniejących i planowanych węzłach przesiadkowych, tak aby korzystanie z transportu zbiorowego było domyślną i „najbliższą” formą odbywania podróży. Jedną z uczestniczek, uzupełniając proponowane działania, wskazała, że węzły przesiadkowe powinny skupiać wokół siebie różne usługi, również kulturalne, oraz wykorzystywać potencjał do tworzenia tzw. hubów, np. kulturalno-naukowego na przystanku SKM Gdańsk Politechnika, który znajduje się w sąsiedztwie Opery Bałtyckiej i Politechniki Gdańskiej.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Jedną z propozycji poprawy infrastruktury pieszej, zgłoszonych w trakcie spotkania, jest audyt dróg pieszych, prowadzących z przystanków transportu zbiorowego do kluczowych usług, np. szpitali. W odniesieniu do działań z zakresu standaryzacji opracowań planistycznych w OMGGS, uczestnicy zasugerowali konieczność zmiany terminu realizacji określonych działań (przyjęto 2025 rok), ze względu na prawdopodobnie zbyt krótki czas ich realizacji.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

W trakcie spotkania pojawiły się głosy, wskazujące na uciążliwość, jakie generuje ruch towarowy, szczególnie w kontekście obsługi Portu Morskiego w Gdańsku. Negatywnie oceniono przemieszczanie się ciężkich pojazdów po drogach lokalnych. Pytano również o możliwość wykorzystania transportu wodnego w lokalnym ruchu towarowym, w takim przypadku jednak czas i koszty przeładunków działają na korzyść transportu lądowego. W kwestii polityki parkingowej zapytano o wyłączenie z ruchu ulic dolnego Sopotu oraz budowę parkingu buforowego. Takie działanie co do zasady jest spójne z tymi proponowanymi w SUMP OMGGS (m.in. tworzenie stref uspokojonego ruchu, porządkowanie miejsc postojowych, budowa parkingów buforowych), jednak zakres tego konkretnego działania, konsultowanie go z mieszkańcami oraz zastosowanie w nim szczegółowe rozwiązania to kompetencja samorządu, czyli miasta Sopot.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

W odniesieniu do pakietu szóstego uczestnicy wskazali na niewystarczające działania związane z zielenią przewidywane w SUMP OMGGS, pomimo, że jest to istotny element poprawiający jakość miejsc zamieszkania. Wskazywane w trakcie spotkań rozwiązania, to m.in. zielone torowiska i drzewa w pasach drogowych. Tego typu działania zostaną wpisane do dokumentu.

5.7. Spotkanie dla mieszkańców powiatu tczewskiego (21.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Jednym z zamierzeń SUMP OMGGS na terenie powiatu tczewskiego, które wpisuje się w działania tego pakietu, jest nowe zagospodarowanie terenów przy dworcu kolejowym w Pelplinie, o którym na spotkaniu poinformował Burmistrz Miasta.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

5.8. Spotkanie dla mieszkańców powiatu wejherowskiego (23.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Podczas dyskusji jeden z jej uczestników stwierdził, że aby system podróżowania na jednym bilecie w całej metropolii był dobrze zintegrowany, powinien powstać jeden wyłączny emitent tych biletów. SUMP rekomenduje utworzenie docelowo jednego metropolitalnego lub regionalnego organizatora transportu zbiorowego, który będzie jednocześnie emitentem takich biletów. Pojawił się również głos zaniepokojenia związany z ryzykiem narzucania przez duże ośrodki miejskie mniejszym gminom (które dysponują ograniczonymi środkami) warunków dotyczących organizowania transportu zbiorowego. Jeden z uczestników spotkania zwrócił również uwagę na cyberbezpieczeństwo, o które będzie trzeba zadbać przy okazji tworzenia zintegrowanego systemu biletowego dla metropolii, w celu zapobiegania atakom hackerskim i wykradaniu danych osobowych i płatniczych. Inny uczestnik poprosił natomiast o przyjrzenie się kwestii rynku pracy kierowców transportu zbiorowego, bo jest to obecnie grupa deficytowa na rynku pracy. Zaznaczył, że zatrudnia się często kierowców bez doświadczenia i odpowiednich kwalifikacji. Aby poprawić tę sytuację i pozyskać nowych kierowców, rozmówca zasugerował, że należy zapewnić odpowiednie warunki pracy i wynagrodzenia za tę pracę.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Podczas spotkania zabrał głos przedstawiciel MZK Wejherowo, który stwierdził, że możliwości zakupu nowego taboru do obsługi transportu zbiorowego są obecnie bardzo

ograniczone ze względu na coraz mniejszą liczbę źródeł dofinansowania i wysoką inflację. Ponadto bieżące koszty obsługi taboru stale rosną. Zwrócił również uwagę na potrzebę brania pod uwagę mniejszych samorządów przy okazji organizowania dofinansowania na nowy tabor przez OMGGŚ, Urząd Marszałkowski lub inną jednostkę, ponieważ kryteria otrzymania dofinansowania na zakup pojazdu (np. liczba wozokilometrów) bywają nieosiągalne dla mniejszych samorządów. Przedstawiciel jednego z samorządów zaznaczył, że w powiecie wejherowskim transport zbiorowy przegrywa nierówną walkę z samochodami osobowymi. Obserwuje się wiele sytuacji, gdy komunikacja miejska stoi w korkach, szczególnie w sezonie letnim. Postulowano o zwrócenie większej uwagi na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast, aby transport zbiorowy był bardziej wydajny. Wspomniano przy tej okazji o planowanej trasie Via Maris, która ma odciążać tzw. Małe Trójmiasto. Prowadzący spotkanie potwierdzili świadomość występującego problemu dużego natężenia ruchu w centrach miast, jednak podkreślili, że działania proponowane w SUMP OMGGŚ mają na celu rozwiązanie tego problemu poprzez wspieranie zrównoważonej mobilności. Poprawa warunków i tworzenie zachęt do podróżowania prywatnym samochodem takim działaniem nie jest.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Podczas dyskusji pojawił się postulat dotyczący wypracowania metropolitalnych standardów tworzenia i lokalizowania przystanków komunikacji zbiorowej oraz węzłów integracyjnych. Podkreślono, że węzły te muszą być bezpieczne, aby użytkownicy nie bali się na nich zostawić swoich samochodów lub rowerów. Jako dobry przykład węzła integracyjnego wskazano węzeł w Redzie. Przy okazji dyskusji o organizacji linii dowozowych do węzłów integracyjnych pojawił się komentarz przedstawiciela MZK Wejherowo, który zaobserwował brak zrozumienia dla tego typu działań przez niektórych mieszkańców, co w opinii uczestnika może utrudniać lokalizację infrastruktury przystankowej.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Uczestnicy spotkania poruszyli kwestię budowy nowych tras rowerowych i poprawy spójności w połączeniach rowerowych. Jeden z uczestników przywołał przykład połączenia rowerowego pomiędzy Wejherowem a Redą, które powinno zostać usprawnione. W odpowiedzi na tę uwagę przedstawiciel Urzędu Miasta w Redzie poinformował, że trwają rozmowy nad utworzeniem takiej trasy rowerowej oraz że wprowadzono już odpowiednie zmiany planistyczne, które taką inwestycję umożliwią. Pojawił się również głos przedstawiciela jednego z samorządów w sprawie powstania trasy rowerowej pomiędzy Wejherowem a Lęborkiem wzdłuż „starej” drogi krajowej nr 6. Podkreślono jednak, że samorzady nie będą w stanie samodzielnie zrealizować tego zadania i liczą na pomoc ze strony władz województwa lub OMGGŚ. Wskazano również konieczność dowiązania nowej trasy rowerowej do najbliższych przystanków kolejowych i węzłów integracyjnych, co wpisuje się w działania z pakietu nr 3. Ponadto jeden z uczestników zwrócił uwagę na potrzebę wykonania audytów dostępności obiektów użyteczności publicznej dla rowerzystów i udostępnienia jego wyników,

np. w formie aplikacji, w której będzie można sprawdzić, czy pod przychodnią lekarską zlokalizowany jest parking rowerowy i inne udogodnienia dla rowerzystów.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Podczas dyskusji pojawił się głos na temat parkowania samochodów w centrach miast. Według uczestników spotkania główne ulice w miejscowościach nie powinny pełnić funkcji parkingów, ponieważ należy je dostosować do potrzeb wszystkich ich użytkowników. Jeden z uczestników spotkania zaapelował o jak najszybsze wypracowanie wspólnej polityki parkingowej w metropolii, która uporządkuje kwestie niekontrolowanego parkowania. Ponadto zwrócono uwagę na problem blokowania przystanków autobusowych przez kierowców samochodów osobowych i ciężarowych. Opanowania wymaga również sytuacja z zastawianiem dróg pieszych czy rowerowych. Jeden z uczestników wskazał również na brak informacji dotyczących punktów krytycznych na drogach, związanych np. z lokalnymi zwężeniami dróg lub brakującymi odcinkami tras rowerowych. Miejsca te są być istotne dla funkcjonowania transportu zbiorowego, np. ograniczyć możliwość tworzenia buspasów.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Podczas spotkania jeden z uczestników dyskusji stwierdził, iż potrzebne jest podnoszenie wiedzy wśród społeczeństwa na temat elektromobilności. Obecnie wielu ludzi nie jest zaznajomionych z praktycznym korzystaniem z samochodów elektrycznych, m.in. ze względu na proces ich ładowania, który potrafi być problematyczny i nieintuicyjny. Dodatkowym problemem jest niewystarczająca dostępność stacji ładowania. Z kolei przedstawiciel MZK Wejherowo zadeklarował, że przewoźnik ten bardzo chętnie rozszerza swoją flotę o kolejne autobusy zeroemisyjne. Stwierdził jednak, że jest to bardzo kosztowne przedsięwzięcie dla mniejszych samorządów i przewoźników. Metropolia lub Urząd Marszałkowski powinien aktywnie wspierać gminy w rozwoju floty zeroemisyjnej lub przynajmniej zapewniać odpowiednią infrastrukturę do ładowania tych pojazdów. SUMP uwzględni ten postulat poprzez proponowanie działania dotyczącego utworzenia metropolitalnych stacji do ładowania pojazdów zeroemisyjnych, np. elektrycznych bądź wodorowych.

5.9. Spotkanie dla mieszkańców powiatu puckiego (24.03.2023 r.)

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Uczestnicy spotkania zadawali pytania do działań związanych ze standaryzacją przystanków transportu zbiorowego oraz tworzeniem Linii Metropolitalnych Transportu Zbiorowego. Pierwsze z działań dotyczy opracowania, a później wdrażania przez samorządy OMGGS wspólnych standardów z zakresu prezentowania informacji pasażerskiej na przystankach, wyposażenia przystanków oraz ich dostępności pieszej i rowerowej. Realizacja tego działania ma ułatwić korzystanie z transportu zbiorowego poprzez zwiększenie jego dostępności oraz intuicyjności. Linie Metropolitalne to

ponadlokalne połączenia transportu zbiorowego, które miałyby być organizowane przy współpracy samorządów OMGGS, Marszałka, a także prywatnych przewoźników w celu obsługi linii transportu zbiorowego, istotnych dla funkcjonowania Metropolii. Dzięki współpracy możliwe będzie organizowanie spójnej sieci połączeń, a dzięki wspólnemu finansowaniu podniesienie standardu i częstotliwości kursów transportu zbiorowego.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

Uczestnicy spotkania wskazali na konieczność bieżącego monitorowania siatki połączeń w OMGGS, ponieważ w ostatnich miesiącach dokonano wielu cięć linii transportu zbiorowego i niektóre połączenia wskazane w raporcie diagnostyczno-strategicznym mogą już nie funkcjonować. Dodatkowo zwrócono uwagę na konieczność stosowania precyzyjnego nazewnictwa związanego z proponowanym obszarem obsługiwanym przez tramwaj wodny, a także w kontekście przystanków tramwaju wodnego. Zaproponowano także zmianę w opisie działania słowa „miasta” na „miejscowości”, co nie będzie sugerowało lokalizowania nowych przystanków tramwaju tylko w miastach. Zdziwienie jednego z uczestników wzbudziła propozycja rozwoju linii tramwajowych i trolejbusowych. Prowadzący spotkanie podkreślili, że SUMP to dokument metropolitalny, a proponowane rozwiązania dotyczą całego systemu, również funkcjonującego poza powiatem puckim, ale z którego mieszkańcy tego powiatu również korzystają i mogą wnieść cenne uwagi w zakresie jego dostępności. Uczestnicy spotkania pytali także o pomysły związane z obsługą transportową Półwyspu Helskiego, wskazując na wyjątkowy charakter tego obszaru, ale też na istotne problemy transportowe. Prowadzący spotkanie wskazali, że na tym obszarze priorytetem jest podniesienie sprawności kolei oraz rozbudowa węzłów przesiadkowych. Ze względu na swoją specyfikę obszar ten wymaga dialogu pomiędzy samorządami na wszystkich szczeblach i wspólnego wypracowania najlepszego możliwego rozwiązania. W kontekście rozwoju połączeń transportu zbiorowego pytano również o ewentualne nowe informacje związane z budową kolei aglomeracyjnej do północnych dzielnic Gdyni i powiatu puckiego oraz z modernizacją linii kolejowej 213. Wykonawcy SUMP OMGGS w tej kwestii posiadają jedynie informacje wynikające z publicznych komunikatów zarządców infrastruktury i organizatorów transportu.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Uczestnicy spotkania pytali o lokalizacje nowych węzłów proponowanych w dokumencie, które zostały wyznaczone zgodnie z planowanymi inwestycjami krajowymi i regionalnymi, wskazując m.in. nowy węzeł we Władysławowie. Pytano także o zakres audytów sieci pieszej, prowadzącej do węzłów pod kątem osób ze szczególnymi potrzebami. Wskazano, że powinien to być obszar sugerowanego zasięgu pieszego do stacji, tj. ok. 15 min spaceru odpowiadające obszarowi położonemu w odległości ok. 1 km od węzła. Zapytano także o możliwość włączenia w dokumencie Pucka jako proponowanego przystanku tramwaju wodnego. W działaniach SUMP OMGGS wskazuje się realizację linii wodnych transportu zbiorowego. To jednak działanie ma być poprzedzone odrębną analizą, aby wskazać połączenia, na których

funkcjonowanie tramwaju będzie zasadne. Jeśli zgodnie z wynikami analizy lokalizacja przystanku tramwaju wodnego w Pucku będzie zasadna, to powinien on również zostać zlokalizowany w tej miejscowości. W SUMPie nie wskazano zamkniętej liczby potencjalnych lokalizacji przystanków tramwaju wodnego.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Uczestnicy pytali, czy proponowane połączenia rowerowe pokrywają się z trasami Eurovelo - tak, szczególnie na odcinkach, na których trasy Eurovelo mogą funkcjonować jako połączenia transportowe (istotne w codziennych dojazdach), a nie tylko turystyczne. Dla uczestników istotne było również lokalizowanie tras rowerowych wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich. Realizacja proponowanej sieci połączeń będzie wymagała współpracy zarządców dróg na różnych szczeblach. Rekomendacją dokumentu jest tworzenie spójnej sieci rowerowej, tam, gdzie to zasadne, również wzdłuż dróg wojewódzkich. Dlatego w działaniach SUMP OMGGS wpisana zostanie również współpraca zarządców dróg i samorządów w celu realizowania ponadlokalnej sieci rowerowej. Jedna z uczestniczek wskazała, że w jej opinii większość działań SUMP OMGGS skierowane jest do osób młodych i w średnim wieku, a nie osób starszych. Prowadzący spotkanie w odpowiedzi wskazali na działania związane z budową dróg pieszych i rowerowych oraz modernizacją istniejących zgodnie z zasadami dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, a więc również poprawiając dostępność dla osób starszych. Najstarsi mieszkańcy metropolii to również jedna z grup najliczniej korzystająca z transportu zbiorowego. Proponowane działania będą więc zwiększały mobilność tych osób i poprawiały wygodę ich podróży. Dodatkowo w wyniku konsultacji do działań SUMP OMGGS dodano również opracowanie i wdrożenie transportu na żądanie, a więc transportu zbiorowego, który może być organizowany w formule „od drzwi do drzwi” i stanowić alternatywę dla mieszkańców, dla których dotarcie na przystanek może nie być możliwe.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Brak uwag uczestników spotkania do omawianego pakietu działań.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Jeden z uczestników wyraził swoje obawy związane z zakupem pojazdów elektrycznych, które w jego ocenie są nieefektywne. Inny z uczestników wskazał również na wysokie ceny gazu CNG oraz ograniczony zasięg elektrobusów, co w jego opinii przemawia za inwestowaniem w technologie wykorzystujące wodór.

6

Lista uwag do
wstępnego
projektu planu
wraz
z odpowiedziami
w ramach II etapu
konsultacji
społecznych

6.1. Uwagi z wywiadów FGI

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
1.	Działanie 1.1.1 bardziej pasuje do obszaru współpracy niż transportu kolejowego. Czasem ciężko jest się odnaleźć w strukturze dokumentu.	Działanie dotyczy oczywiście współpracy, ale z podmiotami zewnętrznymi (spółkami kolejowymi) na rzecz realizacji pożądaných inwestycji kolejowych. Jak najbardziej więc dotyczy transportu kolejowego. Działania w obszarze "współpraca" dotyczą przede wszystkim współpracy samorządów w organizacji transportu zbiorowego.
2.	1.1.4 – w sposobie realizacji jest wpisane, że poza rdzeniem metropolii, a działanie jest przypisane dla metropolii – prawdopodobnie wymaga korekty.	Uwaga uwzględniona.
3.	Integracja taryfowa i organizacyjna powinna być głównym działaniem SUMP OMGGS, choć w ocenie uczestnika spotkania jest to średnio realistyczny cel, jednak nie powinno się ograniczać działań podejmowanych w celu jego realizacji.	Uwaga ma charakter opinii.
4.	Obecnie, przy niskim poziomie współpracy samorządów, tworzenie nowej jednostki (Metropolitalnego Zarządu Transportu) lub zmiany organizacyjne w MZKZG są bezcelowe i wprowadzą dodatkowe zamieszanie. Priorytetem powinno być stworzenie jednego przejrzystego, logicznego i łatwego w użytkowaniu systemu taryfowego. Łączenie w ramach tego systemu samochodów współdzielonych lub rowerów współdzielonych może być zbyt ambitnym celem. Niekoniecznie trzeba do tego tworzyć nowe jednostki. System na początku powinien objąć Trójmiasto, potem aglomerację, a następnie być rozszerzany na Metropolię.	Chociaż obecnie odpowiednie porozumienia w zakresie wspólnej taryfy czy honorowania biletów pomiędzy poszczególnymi organizatorami transportu lub przewoźnikami prywatnymi mogą wydawać się bardziej realnym rozwiązaniem (na pewno szybszym do realizacji), to myśląc o całej Metropolii nie sposób sobie wyobrazić, że system będzie funkcjonował na podstawie takich umów, gdy interesariuszy jest kilkudziesięcioro. Dlatego w dłuższej perspektywie konieczny jest jeden zarządca - organizator, którego proponujemy ustalić na bazie już istniejącego MZKZG.
5.	Razem z rozbudową infrastruktury, np. budową węzłów integracyjnych, powinna być rozwijana oferta transportu zbiorowego – odpowiednia liczba połączeń i zwiększenie ich częstotliwości.	Jest to zapisane w Planie.
6.	W pojazdach transportu zbiorowego powinna pojawiać się informacja o możliwości przesiadki na inny środek transportu wraz z informacją, o której dany	Uwaga uwzględniona w opisie działania 4.3.1: " Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór

	<p>środek transportu odjeżdża. Opcja minimum to taka informacja o przesiadce na peronie/przystanku, ale najlepiej, gdyby pojawiła się jeszcze w pojeździe. Dane do takiego rozwiązania są dostępne i wystarczy je wykorzystać. Proponowane rozwiązania powinny dążyć do maksymalnej wygody dla pasażerów, żeby przemieszczanie się transportem zbiorowym było możliwie łatwe. Proponowane rozwiązania funkcjonują np. w Warszawie.</p>	<p>grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek) wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń."</p>
7.	<p>Istnieje dużo różnych oczekiwań od użytkowników odnośnie planerów podróży. Włączenie do planera rowerów i hulajnóg może skomplikować system, który będzie musiał uwzględniać preferencje użytkownika, np. niechęć do jazdy hulajnogą.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. W uproszczeniu, jest to kwestia czy chcemy jedną aplikację z opcją PTZ, roweru, UTO, samochodów współdzielonych itp., czy więcej aplikacji: oddzielną dla PTZ, oddzielną dla współdzielonych rowerów, oddzielną dla współdzielonych UTO itp.</p>
8.	<p>Cel operacyjny 4.1. – zwiększenie świadomości w zakresie transportu i mobilności jest istotne także wśród urzędników, nie tylko ze strony ludności. Powinno zostać dodane odpowiednie działanie.</p>	<p>Uwagę uwzględniono w działalności Metropolitalnego Centrum Kompetencji, które ma organizować szkolenia również z myślą o urzędnikach.</p>
9.	<p>Audyty powinny być wykonywane również pod kątem przebiegu tras transportu zbiorowego, np. w zakresie tego, czy ich przebieg w obrębie węzłów przesiadkowych jest optymalny (przykładem zbędnie wydłużonej trasy jest m.in. przebieg linii autobusowej przy węźle Wzgórze w Gdyni).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
10.	<p>Przystanki z barierami architektonicznymi powinny być oznaczone. Takie ostrzeżenie, głosowe, powinno pojawić się w pojazdach oraz na przystankach.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w nowym działaniu dotyczącym dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością. Przykładowo, ostrzeżenie przez przystankami trudnodostępny może być elementem informacji pasażerskiej jako element planowania dostępności dla PTZ.</p>
11.	<p>Powinno się przeprowadzić audyty dotychczas zrealizowanych miejsc przesiadkowych, wskazać rzeczy, które wymagają naprawy oraz wyciągnąć wnioski do kolejnych inwestycji. Wiele z inwestycji, które zostały zrealizowane np. w ramach budowy PKM, posiadają uchybienia, które wciąż nie zostały naprawione. Takie</p>	<p>Uwaga uwzględniona w nowym działaniu dotyczącym dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością. Ponadto, zagadnienie zawarto także: uwaga nr 16 w FGI 1.</p>

	działanie również jest spójne z planowanym rozdziałem środków w ramach strategii ZIT, bo według przyjętych kryteriów na terenie Trójmiasta ze środków ZIT możliwa będzie jedynie modernizacja istniejących węzłów.	
12.	Proponowane rozwiązanie dla Gdańska to także szybki tramwaj – obecnie funkcjonujący nie jest atrakcyjny na dłuższych połączeniach (np. w stronę Żukowa wzdłuż Armii Krajowej lub Kartuskiej). Należy jednak rozważyć, czy takie rozwiązanie jest możliwe do zrealizowania oraz gdzie i w jaki sposób można je realizować (rezerwy terenowe pod korytarze transportowe, konkurencja dla PKM południe).	Uwaga uwzględniona. W opracowaniu wskazano potrzebę rozbudowy systemu transportu zbiorowego zapewniając ofertę konkurencyjną dla transportu samochodowego. Jednym z takich działań jest np. szybki tramwaj (np. trasa GPW wzdłuż pierwotnej rezerwy). Wskazana w uwadze propozycja wymaga szczegółowych analiz, które wykazałyby zasadność realizacji takiej inwestycji z uwzględnieniem wielkości popytu, kosztu eksploatacji, a także ze wskazaniem na rodzaj wykorzystanego środka transportu.
13.	Uszczegółowienie działań 5.1.7. i 5.1.9 – są opisane zbyt ogólnie. Powinno zostać dokładnie określone, co należy realizować w ramach tych działań i jak, tak aby chociażby w przypadku inwestycji w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego ograniczyć lub wykluczyć możliwość rozbudowy dróg, które będą generowały popyt indukowany. Możliwe, że 5.1.9. jako Metropolitalny Pakiet Drogowy nie powinien być wskazywany w SUMP, bo jest to działanie sprzyjające przede wszystkim rozwojowi dróg. Nawet obwarowanie tego działania poprzez wskazanie rozwoju dróg z korzyścią dla zrównoważonej mobilności może nie być wystarczające i może docelowo sprzyjać podróżom prywatnym samochodem. Natomiast sama formuła partnerstwa publiczno- prywatnego jest dobrym podejściem, ale powinna dotyczyć inwestycji bezpośrednio związanych ze zrównoważoną mobilnością.	Uwaga uwzględniona. Przeformułowano sposób realizacji w działaniu 5.1.9 na inwestycje związane z publicznym transportem zbiorowym oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. Wykluczono z opisu Metropolitalny Pakiet Drogowy oraz realizację dróg.
14.	Parkingi buforowe powinny być lokalizowane poza centrami miast.	Uwaga ma charakter opinii. Działania proponowane w SUMP OMGGG są z nią zgodne.
15.	Audyty sieci pieszej i rowerowej pod kątem dostępności do przystanków powinny mieć określone kryteria – np. w zasięgu 15 minut dojścia pieszego, aby nie zostały	Podczas przeprowadzania wszelkich audytów kryteria tego typu powinny być uwzględniane dla uzyskania wymiernej oceny sieci.

	ograniczone np. tylko do 5 m chodnika prowadzącego do przystanku.	
16.	Działanie 1.1.2 – dopisać nazwie, że to zwiększenie dostępności rowerowej i pieszej do węzłów lub adekwatnie do tego, co zostało wskazane w opisie realizacji tego działania.	Fakt, że działanie dotyczy zarówno dostępności pieszej, jak i rowerowej, jest wskazany w opisie działania (oraz we wskaźnikach).
17.	Należy wskazać lokalizację parkingów B+R na każdym węzle przesiadkowym i ważniejszych przystankach transportu zbiorowego.	Wskazano zasady umiejscawiania parkingów, jednak nie oznaczano ich w Planie z uwagi na poziom szczegółowości dokumentu.
18.	Działanie 3.2.4. związane z budową obwodnic powinno być doprecyzowane jako dotyczące jedynie dróg wojewódzkich lub krajowych, aby nie zostało wykorzystane w podróżach na małym dystansie lub jako narzędzie tworzenia dróg o charakterze tranzytowym wewnątrz miast.	Uwaga uwzględniona. W ramach opisu działania 3.2.4 doprecyzowano, że obwodnice powinny być realizowane w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich.
19.	Dobrze byłoby utworzyć ciało doradcze w zakresie transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności przy OMGGS lub MZKZG, np. Rada Transportu Publicznego. Jej celem powinny być regularne spotkania oraz zbieranie informacji od mieszkańców (użytkowników transportu zbiorowego) na tematy związane z transportem. Jej spotkania powinny być regularne, a nie tylko odbywać się w czasie, gdy realizowany jest jakiś projekt. Taka rada obecnie funkcjonuje w Gdańsku (spotyka się minimum raz na kwartał).	Uwaga uwzględniona. W ramach zespołu ds. Wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS założono funkcjonowanie Społecznej Rady Mobilności OMGGS, składającej się z przedstawicieli grup mieszkańców i organizacji pozarządowych. Będzie ona stanowić platformę regularnych spotkań pomiędzy decydentami, urzędnikami i mieszkańcami celem zbierania informacji od mieszkańców na tematy związane ze zrównoważoną mobilnością.
20.	Brakuje wspólnego podejścia do mobilności w obszarze metropolitalnym, np. wspólna rada, wspólne miejsce, gdzie mogą spotykać się politycy, urzędnicy i aktywiści oraz omawiać problemy i potrzeby związane z mobilnością. Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje w ramach roweru MEVO (regularne spotkania w zakresie komunikacji rowerowej). Na spotkaniach uczestnicy dzielą się doświadczeniami i różnymi rozwiązaniami wprowadzanymi w miastach, a także ustalają wspólny front działań.	Uwaga uwzględniona. W ramach zespołu ds. Wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS założono funkcjonowanie Społecznej Rady Mobilności OMGGS, składającej się z przedstawicieli grup mieszkańców i organizacji pozarządowych. Będzie ona stanowić platformę regularnych spotkań pomiędzy decydentami, urzędnikami i mieszkańcami celem zbierania informacji od mieszkańców na tematy związane ze zrównoważoną mobilnością.
21.	W zakresie systemów pojazdów współdzielonych (hulajnóg, rowerów, samochodów itd.) powinno się dążyć do	Zagadnienia tego typu poruszono w ramach opracowywania SUMP. Ich podstawowe założenia zawarto

	<p>opracowania metropolitalnych standardów (integracja taryfowa i przestrzenna): stref, gdzie te pojazdy będą dostępne, ich lokalizacji przy przystankach i na węzłach (zawsze lokalizowane w ten sam sposób, np. pierwsze miejsca przy wejściu przeznaczone dla samochodów współdzielonych), polityki w zakresie opłat za parkowanie, dopuszczalnych prędkości, możliwości przejazdu przez tereny leśne itd. Obecnie Gdańsk prowadzi rozmowy z operatorami hulajnóg, aby w wybranych obszarach miasta można było pozostawiać je jedynie w wyznaczonych miejscach, a w Tczewie planuje się wprowadzić taką politykę w całym mieście. Kwestie te powinny być ujednoczone na poziomie metropolitalnym.</p>
<p>22.</p>	<p>Istotnym działaniem jest przeprowadzanie szkoleń dla urzędników i podnoszenie ich kompetencji w zakresie organizowania transportu zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. Analogiczne działanie zapisane jest w Strategii Rozwoju Gdańska.</p>
<p>23.</p>	<p>W ramach współpracy pomiędzy zarządcami dróg należy uwzględnić podział na zarządców dróg i zarządców ruchu – od pewnego czasu w miastach funkcjonuje takie rozdzielenie kompetencji.</p>
<p>24.</p>	<p>Należy powołać osobną jednostkę, która będzie świadczyła usługi informatyczne, np. tak jak Gdańskie Centrum Informatyczne. Umożliwi to integrację danych i udostępnianie ich na zewnątrz. Właściwym rozwiązaniem jest przekazywanie danych na zewnątrz niż tworzenie własnej aplikacji. Własna aplikacja będzie wiązała się z koniecznością organizacji przetargów w przypadku potrzeby wprowadzenia zmian w jej funkcjonowaniu. To sprawi, że system szybko stanie się nieaktualny, bo możliwości szybkiego wprowadzania zmian będą ograniczone.</p>
<p>25.</p>	<p>Jednym z podstawowych działań jest uzyskanie informacji o transporcie w OMGGS – dobrym pomysłem jest utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu, które takie dane będzie zbierało. Umożliwi to realizację</p>
	<p>w ramach zaproponowanych działań dotyczących rozwoju systemów pojazdów współdzielonych, ich integracji z całą siecią transportową oraz w tematyce związanej z polityką parkingową. Szczegóły tego typu rozwiązań definiowane powinny być na dalszych etapach rozwoju zrównoważonej mobilności OMGGS w ramach poszczególnych projektów realizowanych w przyszłości na bazie zaleceń zawartych w SUMP.</p>
	<p>Uwaga uwzględniona. Takie działanie jest uwzględnione w ramach działalności Metropolitalnego Centrum Kompetencji.</p>
	<p>Uwaga uwzględniona. Skorygowano w ramach nazwy działania i opisu realizacji kwestii dotyczących zarządców ruchu.</p>
	<p>Usługi informatyczne mogą być zapewnione w ramach Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych, alternatywą jest wykorzystanie struktur UMWP dla potrzeb gromadzenia i harmonizacji danych. Obecnie OMGGS nie ma takiego zasobu, konieczne byłoby powołanie nowego podmiotu, zapewnienie infrastruktury i personelu. Uwagę uwzględniono w działaniu 4.3.2. oraz 5.1.10.</p>
	<p>Uwaga ma charakter opinii. Proponowane w SUMP OMGGS działania są spójne z tą opinią.</p>

	kolejnych działań, chociażby tych dotyczących planera podróży z obszaru 4.	
26.	Proponowane wskaźniki obecnie są trudne lub niemożliwe do policzenia. Nie będzie możliwości określenia wartości bazowych oraz później monitorowania działań.	Proponowane wskaźniki poddano weryfikacji i racjonalizacji.
27.	Rozwijanie transportu wodnego może być nieopłacalne – nie jest to priorytetowe działanie, a ważniejsza jest chociażby modernizacja linii kolejowych na Hel. Transport wodny może być dobrym rozwiązaniem obsługującym część ruchu turystycznego. To rozwiązanie powinno być rozpatrywane jako alternatywne połączenia w miastach rdzenia, np. łączące Oksywie i Śródmieście w Gdyni lub Nowy Port i Przeróbkę. SUMP jest dokumentem, który ma wskazywać ambitne działania, więc mogłyby się właśnie w nim pojawić tego typu propozycje. Transport wodny powinien być postrzegany jako eliminowanie barier przestrzennych. Transport wodny, jeśli powstanie, musi być powiązany taryfowo i zharmonizowany z transportem zbiorowym.	Analizy przeprowadzone przez PBPR wskazują na potencjalnie wysokie zapotrzebowanie dla relacji rdzeń Metropolii - Półwysep Helski. Uruchomienie tramwaju wodnego będzie poprzedzone analizą popytu i wykonalności, przeprowadzoną na poziomie metropolii (M), wtedy też zostaną wytyczone szczegółowe lokalizacje.
28.	Nie jest jasny podział, czym są działania dla Metropolii i dlaczego część z proponowanych działań nie pojawia się w tej strefie.	Plan działania dla Metropolii zawiera te działania, które kompetencyjnie powinny być realizowane przez jednostki metropolitalne, np. obecne Stowarzyszenie OMGGS. W tym przypadku nie jest wyznacznikiem lokalizacja przestrzenna danego działania. Przykładowo opracowanie metropolitalnej polityki parkingowej wpisane jest w Planie działania dla metropolii, natomiast jego wdrożenie wpisane jest już w pozostałych obszarach, które konkretnie odnoszą się do poszczególnych samorządów i obszarów ograniczonych ich granicami administracyjnymi. Plany działania zostaną poprzedzone opisem i matrycą wszystkich działań, aby uczynić logikę organizacji działań w SUMP OMGGS.
29.	Zgłoszono uwagę do braku infrastruktury w postaci wind, umożliwiających dostęp do korzystania z kolei przez osoby starsze. Często jest tak, że jest winda umożliwiająca dostanie się z jednej strony, ale nie ma	Jedno z działań wchodzących w skład Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS zakłada zwiększanie dostępności przystanków i dworców kolejowych dla pasażerów, również tych o ograniczonej mobilności

	sprzętu zapewniającego wyjście z drugiej strony tunelu.	(w tym osoby z niepełnosprawnościami).
30.	Poruszono kwestie związaną z planowaniem przestrzeni i projektowaniem przystanków tak, żeby były one atrakcyjne dla użytkownika.	Uwaga uwzględniona w ramach opracowania metropolitalnych standardów przystanków transportu zbiorowego oraz lokalizacji zabudowy w dobrym dostępie do transportu zbiorowego.
31.	Zwrócono uwagę odnośnie zbyt małej liczby miejsc siedzących dostępnych dla inwalidów w tramwajach. Często osoby starsze muszą prosić o ustąpienie miejsca.	Uwaga uwzględniona w ramach wykonywania audytów dostępności infrastruktury transportu zbiorowego oraz przeprowadzania niezbędnych modernizacji oraz zakupu nowego taboru, który powinien spełniać wymagania dla osób z niepełnosprawnościami.
32.	Poruszono problem słabego połączenia dzielnicy Osowa centrum Gdańska (jedna bezpośrednia linia, kursująca co godzinę). Dla wielu mieszkańców mniejszych miast i wsi metropolii własny samochód stanowi jedyną formę przemieszczania się, szczególnie w godzinach wieczornych, kiedy nie kursują już autobusy w kierunku większych miast i z powrotem. Przez ograniczenia, mieszkańcy muszą planować podróż do Trójmiasta z kilkugodzinnym wyprzedzeniem i zajmuje ona znacznie więcej czasu niż podróż samochodem prywatnym.	Na poziomie ogólności SUMP zostały wyznaczone odpowiednie kierunki działań i działania w zakresie poszerzenia dostępności PTZ.
33.	Zgłoszono problem z bezpieczeństwem podróży podczas nocnych kursów linii autobusowych oraz zagrożenie wynikające z nieprzewidywalnego zachowania innych pasażerów autobusu.	Uwaga uwzględniona na poziomie ściślejszej współpracy ze służbami mundurowymi.
34.	Mała częstotliwość kursów transportu zbiorowego przyczynia się do szukania alternatywnych form przemieszczania się. Zwrócono uwagę na słabe wykorzystanie dostępnego transportu (busów) w gminach podmiejskich takich jak Sulęcyno oraz na popularyzację wśród mieszkańców tych miejscowości przejazdów polegających na carpoolingu.	Na poziomie ogólności SUMP odpowiednie kierunki działań i działania w zakresie poszerzenia dostępności PTZ zostały wyznaczone.
35.	Zwrócono uwagę na brak połączeń autobusowych na obszarze powiatu Lęborskiego, zarówno tych wewnętrznych, jak i regionalnych, w kierunku większych miast metropolii.	Na poziomie ogólności SUMP odpowiednie kierunki działań i działania w zakresie poszerzenia dostępności PTZ zostały wyznaczone.

36.	Zgłoszono uwagę do zbyt wysokich progów, utrudniających dostanie się na przystanek oraz konieczność wyraźnego oznaczania dróg i przejść pieszych wpływających na bezpieczeństwo podróżnych.	Uwaga uwzględniona w ramach audytów i modernizacji przystanków transportu zbiorowego.
37.	Zgłoszono problem dotyczący braku jednolitego uregulowania i rozpowszechnienia informacji w zakresie przewozu rowerów za pomocą transportu publicznego.	W ramach SUMP OMGGS przewidziano działania związane z integracją rowerów współdzielonych z systemem transportu zbiorowego oraz ujednoczeniem zasad przewożenia rowerów w transporcie zbiorowym w OMGGS.
38.	Pojawiła się propozycja lokalizacji parkingów dla samochodów w pewnej odległości od plaż, skąd na plaż można dostać się z wykorzystaniem meleksów.	Takie założenia uwzględniono w ramach proponowanych działań. Zawarto m.in. zalecenia dotyczące wyprowadzania parkowania poza centralne części miejscowości, porządkowania i ograniczania parkowania, nadzoru nad parkowaniem czy rozbudowy parkingów buforowych, które docelowo mają właśnie umożliwić realizację sugestii ujętej w uwadze.
39.	Zgłoszono uwagę do braku organizacji parkingu przy placówkach medycznych (w wypowiedzi poruszono temat parkingu przy GUMedzie i obecny tam chaos). Niewielka liczba miejsc do parkowania nie odpowiada potrzebom pacjentów.	Wszelkie zalecenia związane z polityką parkingową zawarto w Diagnostyce oraz SUMP, mając na uwadze zapotrzebowanie różnych grup społecznych oraz specyficzne potrzeby lokalne.
40.	Zgłoszono uwagę do zbyt wąskich chodników i przeplatania się ścieżek dla pieszych z trasami rowerowymi (podano jako przykład Oliwę), co stanowi niebezpieczeństwo dla pieszych. Poruszona została kwestia zbyt małej liczby ścieżek rowerowych oraz brak ich kontynuacji.	Wszelkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w Diagnostyce oraz w SUMP.
41.	Zwrócono uwagę na wykorzystanie w miejscowościach nadmorskich meleksów i rowerów. Zgłoszono komentarz odnośnie słabo rozwiniętej infrastruktury rowerowej, która mogłaby stanowić atrakcyjny sposób dostania się na plażę (z kolei trasy rowerowe wzdłuż plaży oprócz funkcji komunikacyjnej mogłyby stanowić atrakcję dla turystów). Dodatkowo zgłoszono zapotrzebowanie w sąsiedztwie wejść na plażę zadaszonych parkingów rowerowych.	Wszelkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w Diagnostyce oraz w SUMP.

42.	W obszarze OMGGS powinna obowiązywać spójna polityka dotycząca pozostawiania hulajnóg elektrycznych. Obecnie pozostawione gdziekolwiek urządzenia stanowią zagrożenie dla użytkowników ciągów pieszych i rowerowych.	Zalecenia dotyczące zarządzania hulajnogami elektrycznymi zostały uwzględnione w ramach działań dotyczących rozwoju systemów pojazdów współdzielonych.
43.	Należy położyć nacisk na zapewnienie uczniom bezpiecznych połączeń rowerowych do szkoły oraz na stworzenie infrastruktury służącej do parkowania rowerów na terenie placówek edukacyjnych.	Wszelkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w Diagnostyce oraz w SUMP.
44.	Zwrócono uwagę na duży ruch turystyczny w miejscowościach nadmorskich w okresie letnim oraz wynikający z tego zwiększony ruch samochodowy. Brak ujednoliconej polityki parkingowej oraz alternatywnych możliwości na dotarcie do plaży powoduje, że samochody pozostawiane są chaotycznie wzdłuż ścieżek prowadzących na plażę, utrudniając bezpieczne dostanie się na plażę oraz dostęp dla służb ratowniczych.	Wszelkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w Diagnostyce oraz w SUMP.
45.	Istnieje konieczność promocji aktywnej mobilności i edukacji w tym zakresie, szczególnie wśród młodzieży szkolnej. Pojawiły się pomysły stworzenia systemu zachęt i nagród (pieniądze, darmowy lunch czy nagrody rzeczowe). Za dobry przykład podawano kampanię Rowerowy Maj. Kampanie takie powinny obejmować nie tylko młodzież, ale i starszych użytkowników.	Wszelkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w Diagnostyce oraz w SUMP.
46.	Działania związane ze zmianami w systemie transportowym powinny wiązać się z wcześniejszą analizą stanu obecnego i potrzeb użytkowników transportu w poszczególnych miejscowościach OMGGS.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis dotyczący analizy stanu obecnego i potrzeb użytkowników transportu w ramach Metropolitalnego Obserwatorium Badawczego.
47.	Zgłoszono uwagę do braku zależności pomiędzy realizowanymi projektami a zwiększaniem częstotliwości kursów autobusów. Realizowane projekty dotyczące infrastruktury, powinny wiązać się z powiększeniem oferty transportu zbiorowego.	Jest to zapisane w Planie.
48.	Zgłoszono uwagę dotyczącą zbyt wąskich dróg dla rowerów, niepozwalających na przemieszczanie się po nich rowerów	Zagadnienie zostanie rozwiązane w przypadku realizacji działań zaproponowanych w SUMP.

	trójkołowych, z których często korzystają osoby starsze.	
49.	Zgłoszono uwagę odnośnie do braku infrastruktury w postaci wind, umożliwiających dostęp do korzystania z kolei przez osoby starsze. Zdarza się także, że infrastruktura dostępna jest tylko z jednej strony przejścia podziemnego/naziemnego co, znacznie utrudnia przemieszczanie się.	Jedno z działań wchodzących w skład Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGG zakłada zwiększanie dostępności przystanków i dworców kolejowych dla pasażerów, również tych o ograniczonej mobilności (w tym osoby z niepełnosprawnościami).
50.	Liczba połączeń kolejowych powinna być lepiej dostosowana do potrzeb użytkowników (więcej kursów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu).	Działania zaproponowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGG zakładają zwiększenie wpływu samorządów lokalnych na funkcjonowanie transportu kolejowego na terenie Obszaru Metropolitalnego. Dotyczy to m.in. działań na rzecz realizacji określonych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych, utworzenia Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego, współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy, integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim, czy zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej oraz dworcowej. Efektem tych wszystkich działań ma być poprawa oferty transportu kolejowego dla pasażera - zarówno tego korzystającego z połączeń aglomeracyjnych, jak i regionalnych. Dotyczy to również zwiększenia liczby dostępnych połączeń - tam, gdzie jest to niezbędne już teraz, jak i w relacjach, w których doprowadzi to do zmniejszenia użytkowania pojazdów motoryzacji indywidualnej na rzecz wykorzystania kolei w codziennych dojazdach do pracy czy szkoły.
51.	Uczestnicy wywiadu jako najważniejsze czynniki przyczyniające się do wyboru przez użytkowników sposobu przemieszczania się wskazali czas, wygodę i koszty.	Działania proponowane w SUMP biorą pod uwagę, m.in. dostępność, czas, komfort i koszt podróży jako kryteria, które świadczą o konkurencyjności transportu zbiorowego i wpływają na wzrost jego wykorzystania.
52.	Konieczne są inwestycje w transport i zadbanie o dobrze funkcjonujący transport publiczny w oparciu	Jest to zapisane w Planie.

	o dopasowane rozkłady jazdy, Jeden bilet metropolitalny powinien zapewniać dostęp do usług.	
53.	Parkingi w obszarze działania węzłów przesiadkowych często są przepełnione, co spowodowane jest między innymi bliskością usług. Podczas spotkania uczestnicy zaproponowali wprowadzenie stref parkingów płatnych, zapewniając jednocześnie zwolnienie z opłaty dla osób posiadających bilet na komunikację publiczną.	Działania zaproponowane w uwadze zostały uwzględnione w SUMP.
54.	Polityka parkingowa w przypadku obszarów funkcjonowania większych firm może polegać na współpracy w zakresie współdzielenia miejsc parkingowych przez samorząd i firmę. W tygodniu, w godzinach pracy, miejsca wykorzystywane byłyby przez przedsiębiorstwa, a przez resztę czasu stanowiłyby miejsca ogólnodostępne.	Takie działania są bardzo dobrym rozwiązaniem. Możliwe będzie ich uwzględnienie w ramach tworzenia wspólnej dla całego OMGGS spójnej i zrównoważonej polityki parkingowej.
55.	Zwrócono uwagę na konieczność zwiększenia liczby miejsc parkowania dla rowerów w obszarze działania większych firm oraz na brak ciągłości dróg dla rowerów, co utrudnia bezpieczne dotarcie do pracy.	Działania zaproponowane w uwadze zostały uwzględnione w SUMP.
56.	W ramach popularyzacji dojazdów rowerowych do pracy dobrą praktyką realizowaną przez firmy powinno być wygospodarowanie w ich siedzibach szatni i rowerowni, zapewniających komfortowe korzystanie z roweru.	Działania zaproponowane w uwadze zostały uwzględnione w SUMP.
57.	Działania związane ze zmniejszaniem ruchu samochodowego w centrach miast powinno być równoznaczne z zaproponowaniem atrakcyjnych rozwiązań, pozwalających na bezpieczne zaparkowanie auta i poruszanie się po obszarze centrum w inny sposób.	W SUMP OMGGS zaproponowano działania związane z porządkowaniem miejsc postojowych w centrach miast, rozszerzaniem stref płatnego parkowania (zwiększenie rotacji aut i dostępności miejsc postojowych) oraz budową parkingów buforowych (pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i podróż do miejsca docelowego transportem zbiorowym).
58.	Przed podejmowanymi działaniami w zakresie inwestycji parkingowych powinien być wymóg sprawdzenia opłacalności planowanych inwestycji dla danych lokalizacji (staranny dobór lokalizacji parkingów i ich wielkości).	Zagadnienie to zostało uwzględnione w ramach zaproponowanych działań. Zalecono realizację szczegółowych audytów zapotrzebowania na parkingi oraz konsultacji społecznych w tym zakresie, aby wypracować optymalne rozwiązania, które następnie zostaną

		wdrożone w przestrzeni publicznej OMGGS.
59.	Wybór przez pracownika komunikacji publicznej, roweru czy carpoolingu w dojeździe do pracy powinien być nagradzany przez dobrany do specyfiki firmy system zachęt (darmowy lunch, wynagrodzenie pieniężne).	Działania zaproponowane w uwadze zostały uwzględnione w SUMP w ramach propozycji zawartych w akcjach promocyjnych.
60.	W ramach OMGGS powinien działać koordynator odpowiedzialny za przekazywanie informacji pomiędzy gminami oraz kontrolę nad działaniami lokalnymi przy uwzględnieniu kontekstu metropolii.	Takie działanie zaproponowano w ramach mechanizmu monitorowania oraz ewaluacji SUMP OMGGS.
61.	Priorytet przy procesie tworzenia nowych inwestycji powinno mieć planowanie (ponad realizacją). Zanim powstanie dany obiekt, konieczne jest uwzględnienie jego obsługi transportowej, przy uwzględnieniu wielkości obiektu, lokalizacji czy planowanej funkcji.	W ramach SUMP OMGGS wskazujemy na działania związane z przeprowadzaniem analiz transportowych dla inwestycji o powierzchni powyżej 2 ha. Dodatkowo proponujemy przygotowanie opracowań studialnych dla rozwoju przestrzennego kluczowych korytarzy transportowych w celu wykorzystania potencjału dobrego dostępu do transportu zbiorowego tych obszarów i intensyfikację oraz lokalizację nowej zabudowy na tych terenach.
62.	W standardach powinno być uwzględnione odpowiednie oznakowanie fakturowe i udźwiękowanie przystanków i węzłów dla osób słabowidzących i niewidzących, a także informacja zapisana alfabetem Braille'a Niezbędny jest czytelny dla wszystkich pasażerów dostęp do informacji o możliwości przesiadania się z jednego środka transportu na drugi oraz o dostępności infrastruktury węzłów dla osób z ograniczoną mobilnością.	Uwzględniono w nowym działaniu dotyczącym dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością.
63.	Zwrócenie uwagi na rozwój transportu autonomicznego i możliwość jego wykorzystania w zakresie transportu publicznego. W perspektywie wizji SUMP do 2040 roku możliwe jest uwzględnienie jako projektu pilotażowego transportu „na życzenie”, jako taniej i szybkiej formy transportu na krótszych odcinkach.	Uwaga uwzględniona. W ramach działania Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego dodano podpunkt: "Wdrożenie pilotażowego systemu transportu na życzenie (DRT), na terenie jednej bądź kilku JST, którzy zgłoszą chęć udziału w tym projekcie, na kilku wyznaczonych korytarzach charakteryzujących się rozproszoną zabudową i niskim popytem na usługi

		transportu zbiorowego. DRT powinien zostać wdrożony najlepiej jako linie dowozowe do kolei bądź głównych korytarzy autobusowych, razem ze wspólną ofertą biletową."
64.	Wprowadzenie ogólnodostępnego transportu na żądanie, umożliwiającego dotarcie do najbliższego węzła lub przystanku. Umożliwiłoby to aktywizację osób starszych, które często nie wychodzą z domu, bo mają ograniczone możliwości przemieszczania się.	Uwaga uwzględniona. W ramach działania Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego dodano podpunkt: "Wdrożenie pilotażowego systemu transportu na życzenie (DRT), na terenie jednej bądź kilku JST, którzy zgłoszą chęć udziału w tym projekcie, na kilku wyznaczonych korytarzach charakteryzujących się rozproszoną zabudową i niskim popytem na usługi transportu zbiorowego. DRT powinien zostać wdrożony najlepiej jako linie dowozowe do kolei bądź głównych korytarzy autobusowych, razem ze wspólną ofertą biletową."
65.	Należy uporządkować niejednorodny system ulg biletowych, który w różny sposób funkcjonuje w poszczególnych obszarach Metropolii.	Uwaga ma charakter opinii. Niejednorodny system ulg funkcjonuje w dużej mierze dlatego, że ulgi ustawowe różnią się dla komunikacji miejskiej, autobusowej pozamiejskiej oraz transportu kolejowego. Docelowo, przy wprowadzeniu jednego biletu dla Metropolii, postulujemy system ulg czytelny dla klienta (z wprowadzaniem dodatkowych ulg handlowych tam, gdzie ulgi ustawowe są rozbieżne).
66.	Trasy rowerowe powinny mieć wymóg oznaczenia, jaka nawierzchnia zastosowana jest na poszczególnych odcinkach.	Uwaga ma charakter opinii. Wymogi, wytyczne i standardy dotyczące projektowania i budowy infrastruktury rowerowej są określone w wytycznych krajowych (WR-D-42). Istnieją również standardy lokalne (np. OMGGS, dolnośląskie, krakowskie, warszawskie). Wydane zostały także różne opracowania, zawierające zalecane rozwiązania i dobre praktyki w tej dziedzinie. W żadnym z tych opracowań nie zawarto rozwiązania uwzględniającego oznakowanie na trasie rowerowej jej nawierzchni na poszczególnych odcinkach. Jest to element, który warto zaproponować w ramach konsultacji społecznych, mających na celu wypracowanie

		ewentualnej aplikacji służącej zarządzaniu mobilnością na terenie OMGGS. Dane dotyczące nawierzchni powinny stanowić jedną z podstawowych informacji z zakresu sieci rowerowej, poza aktualną mapą sieci, jej stanem, długością planowanej trasy itp. w tego typu aplikacji.
67.	Na terenie OMGGS powinna obowiązywać jednolita polityka dotycząca parkowania hulajnóg elektrycznych. Obecnie pozostawiane na ścieżkach pieszych i rowerowych urządzenia stanowią duże utrudnienie szczególnie dla osób z dysfunkcją wzroku i ruchu.	Tego typu zalecenia zawarto w działaniach zaproponowanych w SUMP.
68.	Tworzenie infrastruktury dla pieszych i rowerów powinno uwzględniać atrakcyjne zagospodarowanie przestrzeni służącej odpoczynkowi. Zielona infrastruktura towarzysząca trasom rowerowym i pieszym poprawiłaby komfort podróży.	Zalecenia dotyczące lokowania tras pieszych i rowerowych względem zieleni zostały zawarte w działaniach dotyczących rozwoju sieci pieszej i rowerowej.
69.	Stacje ładowania pojazdów elektrycznych powinny uwzględniać możliwość ładowania rowerów elektrycznych, skuterów i wózków o napędzie elektrycznym, ułatwiających przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami.	W ramach działania 3.3.4 zaproponowano rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych, nie koncentrując się jedynie na samochodach. W sieci tej założono możliwość ładowania różnego rodzaju pojazdów.
70.	Konieczne jest uporządkowanie polityki parkingowej na całym obszarze OMGGS w zakresie weryfikacji kart parkingowych, zwolnienia z opłat czy wyznaczania miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnością blisko celów podróży.	Zalecenia dotyczące wszelkich aspektów polityki parkingowej zawarto w odpowiednim zestawie działań. Uwzględniono w nich zawarte w uwadze sugestie.
71.	W połączeniu komunikacyjnym różnych obszarów kluczowy jest dostęp do informacji. W zakresie wyposażenia przystanków komunikacji publicznej zgłoszona została uwaga o możliwości umieszczenia informacji o rozkładzie jazdy po obu stronach wiat przystankowych. Zapewnienie na terenie OMGGS aplikacji uwzględniającej ograniczenia przemieszczania się ułatwiłoby poruszanie się osobom z niepełnosprawnością. Na podstawie zgromadzonych informacji aplikacja wskazywałaby najlepszą drogę dojścia do celu lub przystanku, możliwość wyboru środka transportu oraz byłaby	Dodano do działania uwzględniającego aplikację do planowania podróży w OMGGS.

	<p>źródłem wiedzy o możliwościach przesiadki i rozkładzie jazdy. Aplikacja mogłaby pomagać z znajdowaniu najbliższych wolnych miejsc parkingowych i informować o problemach, np. w przypadku infrastruktury kolejowej o aktualnym stanie wind i podnośników.</p>	
72.	<p>Uwaga do nazwy pakietu 2. Istnieją metropolitalne standardy dostępności, a w proponowanym działaniu chodzi o strategię.</p>	<p>W kwestii standardów metropolitalnych chodzi o ich przyjęcie i wdrażanie preferencyjnie w całym obszarze metropolitalnym. Oprócz przyjmowania standardów, ważnym działaniem jest wykonanie audytów infrastruktury przesiadkowej i przestrzeni publicznych, które określą priorytety inwestycyjne związane z poprawą dostępności.</p>
73.	<p>Opracowanie i wdrażanie wspólnych standardów w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej węzłów przesiadkowych powinno uwzględniać możliwość odróżnienia od siebie regionów poprzez unikalny element charakteryzujący dany obszar.</p>	<p>Wspólne standardy przystankowe, zarówno już opracowane przez OMGGs, jak i proponowane w SUMP, nie wykluczają lokalnych akcentów wizualnych.</p>
74.	<p>Uwaga do Celu I – Poprawa dostępności transportu zbiorowego: cel ten może być różnie rozumiany ze względu na pojęcie dostępności. Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami jako cel horyzontalny może mieć odzwierciedlenie w celu szczegółowym lub poprzez dodanie oprócz wskaźnika ogólnego mierzącego dostępność ogólnie, wskaźnika określającego dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami.</p>	<p>Cel związany z poprawą dostępności jest realizowany zarówno poprzez działania poprawiające dostępność czasową i przestrzenną transportu zbiorowego, jak i dostępność rozumianą jako ułatwienia dla osób ze szczególnymi potrzebami.</p>
75.	<p>Uwaga odnośnie do wyznaczania obszarów działań: aspekt ekologiczny ma swoje odzwierciedlenie w pakiecie 6, natomiast nie ma pakietu dotyczącego dostępności i projektowania uniwersalnego. Zaproponowano zmianę nazwy pakietu na uwzględniający zrównoważone środowisko pod względem klimatu i jakości życia mieszkańców.</p>	<p>Działania związane z dostępnością pojawiają się we wszystkich pakietach jako integralny element działań w nich proponowanych. Dlatego nie wyodrębniono oddzielnego pakietu związanego z dostępnością. Działania związane z ekologią, które bezpośrednio przyczyniają się do poprawy stanu środowiska, znajdują się w pakiecie nr 6. Pozostałe działania, które w pośredni sposób wpłyną na poprawę środowiska poprzez redukcję emisji, np. te związane z poprawą oferty transportu zbiorowego, znajdują się w innych pakietach, właściwych dla</p>

		bezpośredniego efektu realizacji danego działania.
76.	Zwrócono uwagę na konieczność szczególnego uwzględnienia w działaniach, obszarów położonych peryferyjnie względem aglomeracji. Wszystkie gminy powinny mieć dostępną informacyjnie i przestrzennie infrastrukturę związaną z transportem.	Działania proponowane w SUMP uwzględniają cały obszar metropolii, a zależnie od występujących lokalnie uwarunkowań proponują różne rozwiązania: rozwój kolei wraz z liniami dowozowymi, rozwój połączeń autobusowych, a także rozwój transportu na żądanie.
77.	OMGGS posiada standardy dotyczące poprawy jakości życia osób z niepełnosprawnościami. Poszczególne gminy powinny mieć wypracowane procedury wdrażania uniwersalnych standardów w oparciu o uwarunkowania lokalne. Określone w lokalnych strategiach poprawy dostępności działania i ich hierarchia stanowiąby odpowiedź na zdiagnozowane potrzeby mieszkańców danego obszaru.	W SUMP wskazano konieczność poprawy dostępności elementów infrastruktury (węzły i przystanki) oraz przestrzeni publicznych zgodnie z zasadami dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. W Planie wskazano konieczność dokonania audytów, które wskażą priorytety działania. Równoległym działaniem powinno być przyjmowanie standardów dostępności (jednolitych dla OMGGS) - jest to działanie, które gminy powinny realizować niezależnie od wdrażania SUMP. Oczywiście posiadanie przez gminę standardów pomogłoby w ujednoliconym i sprawnym wdrażaniu rozwiązań przy projektowaniu infrastruktury pieszej.
78.	Konieczne jest uwzględnienie w sekcji promocji i działań edukacyjnych proponowanych w SUMP edukacji społecznej w zakresie dbania o wspólne dobro, jakim są chodniki, ciągi piesze i rowerowe czy przestrzeń tramwajów i autobusów.	W ramach promocji, informacji i edukacji planuje się realizować wszelkie działania, związane z rozwojem zrównoważonej mobilności w tym promocję kultury i zasad korzystania z pojazdów i infrastruktury transportowej.
79.	Zgłoszono brak połączenia autobusowego w godzinach porannych (szczególnie 4:30-6:00) w dni robocze na trasie Żabianka SKM-Przymorze-Zaspa-tunel pod Martwą Wisłą-Stogi-Przeróbka aż do rafinerii. Na Rudnikach jest dużo przedsiębiorstw i fabryk, w których pracuje wiele osób. Obecnie dojazd do pracy zajmuje ponad godzinę i wiąże się z przesiadką na dworcu. Coraz bardziej powszechny w zakresie dojazdów do pracy jest carpooling.	Kwestię należy zgłosić do zarządcy transportu miejskiego w Gdańsku. SUMP nie obejmuje takiego poziomu szczegółowości.
80.	Zgłoszono kwestię często wadliwych biletomatów w obszarze przystanków, które często są wyłączone z użytku oraz nieintuicyjny system sprzedaży biletów.	Uwaga uwzględniona. Do działania "Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu,

	Dodatkowo nie na wszystkich przystankach są biletomaty, co wymaga planowania podróży.	wyszukiwania połączeń itp.)" dodano zapis "dbanie o niski poziom awaryjności biletomatów, zwiększenie liczby biletomatów oraz poprawa czytelności interfejsu graficznego".
81.	Aktualnie jest za mało kursów w godzinach szczytu porannych i popołudniowych, występują też częste opóźnienia czasu przyjazdu autobusów.	Plan obejmuje działania mające na celu poprawę sytuacji w tym zakresie.
82.	Dużym problemem jest niedopasowanie rozkładów jazdy środków transportu w zakresie funkcjonowania węzłów przesiadkowych, co utrudnia przesiadki.	Plan obejmuje działania mające na celu poprawę sytuacji w tym zakresie.
83.	Jeden z uczestników wyraził zaniepokojenie w kwestii podnoszenia cen za parking, co w jego opinii sprawi, że użytkownicy samochodów będą szukali miejsca do pozostawienia swoich aut poza wyznaczonymi strefami parkowania. Zwrócono także uwagę na konieczność zagwarantowania dobrej obsługi transportem publicznym miejsc pracy.	Uwaga ma charakter opinii. Podnoszenie cen za parkowanie jest jednym z podstawowych elementów zrównoważonej polityki parkingowej. Innym elementem jest właściwe różnicowanie cen w zależności od wysokości rotacji. Każde z tych działań jest istotne, ale całość będzie odpowiednio funkcjonować tylko jeżeli podjęte zostaną również działania (także zawarte w SUMP), polegające na właściwym zarządzaniu przestrzenią publiczną, w tym udostępnianiem, likwidowaniem oraz kontrolą miejsc parkingowych. Dlatego też w SUMP zawarto działania i zalecenia dla wszystkich tych aspektów, a uwzględnienie tylko części z nich faktycznie nie przyniosłoby zakładanego skutku.
84.	Poruszona została kwestia bezpieczeństwa przemieszczania się rowerem w Gdańsku. Zgłoszono brak ciągłości dróg dla rowerów, co utrudnia poruszanie się rowerem, szczególnie dzieciom.	Zagadnienia zawarte w uwadze zostały dokładnie omówione, zarówno w Diagnostyce, jak i w dokumencie SUMP.
85.	Słaba informacja pasażerska na dworcu w Gdańsku, nie wiadomo z którego peronu odjeżdża SKM, gdzie kasuje się bilety itp.	Uwaga ma charakter opinii. Odpowiedzią na słabą informację pasażerską są działania "Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej" oraz "Rozbudowa i bieżąca aktualizacja metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS."
86.	Uczestnicy zgłosili problem ze słabym dostępem do informacji o możliwości	Uwaga uwzględniona. W ramach działania "Opracowanie ujednoliconego

	zakupu jednego biletu czasowego na kilka środków transportu, co skutkuje przepłacaniem przez kupowanie oddzielnych biletów na każdy z przejazdów.	metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej" dodano zapis "d) udostępnianie informacji o możliwości zakupu biletów zintegrowanych".
87.	Kampania informująca i promująca aktywne formy transportu i pokazująca możliwości i korzyści z korzystania z transportu zbiorowego w przypadku osób młodych powinna być prowadzona przede wszystkim w szkołach powyżej poziomu podstawowego.	Zagadnienia zawarte w uwadze zostały szczegółowo omówione w części diagnostycznej SUMP.
88.	Uwaga do uszczegółowienia działania 6.2.1: wcześniej podjęto próbę standaryzacji dokumentów planistycznych gmin OMGGS (BRG), lecz problem stanowiło różne podejście gmin do opracowań planistycznych. Jak by to miało wyglądać w praktyce, kiedy niektóre miasta mają swoje pracownie miejskie, a inne korzystają z usług prywatnych pracowni? Jaki jest pomysł na wdrożenie standardów, zobligowanie gmin do przestrzegania standardów i kto byłby odpowiedzialny za przygotowanie takiego dokumentu?	Standaryzacja ma polegać na wypracowaniu oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych, jednolitych dla całego obszaru OMGGS. Dotychczas wypracowane standardy mogą wymagać aktualizacji, szczególnie w świetle planowanej reformy systemu planowania przestrzennego. Standardy powinny być stosowane przez pracownie planistyczne JST na terenie OMGGS oraz stanowić element dokumentacji przetargowej w przypadku korzystania z pracowni prywatnych. Stosowanie takich standardów będzie dobrowolne dla samorządów. Przyjęcie i stosowanie ich przez największe miasta OMGGS - liderów obszaru - byłoby wyznacznikiem i zachętą dla mniejszych samorządów.
89.	Uwaga do działania 6.2.1, rekomendacja do konsultowania przez członków OMGGS przygotowywanych planów ogólnych i nowych inwestycji z OMGGS.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis w działaniu.
90.	W trakcie sporządzania bilansu część gmin powinna ograniczyć i uporządkować swoje plany związane z rozwojem przestrzennym w ramach wspólnej polityki metropolitalnej.	W obecnym stanie prawnym władztwo planistyczne jest kompetencją lokalnych samorządów, więc to do nich będzie należało opracowanie dokumentów planistycznych i wyznaczenie terenów pod zabudowę wraz z określeniem ich przeznaczenia. Bilans Metropolitalny będzie wskazówką dla gmin, ale jego uwzględnienie będzie dobrowolne. Na bazie bilansu możliwe będzie wskazanie kosztów polityki przestrzennej danej gminy, co może być zachętą do racjonalizacji planowania.
91.	Działanie 6.2.1 - uwaga odnośnie do uszczegółowienia działania i jego	Standaryzacja ma dotyczyć stosowanych oznaczeń, tak aby była możliwość

	<p>wykonalności. Pojęcie standaryzacji dokumentów może zostać rozumiane dwojako (grafika opracowania czy metodologia). W zakresie dialogu terytorialnego i wytycznych dla gmin do planowania, działanie jest założeniem słusznym, ale wyzwaniem logistycznym będzie nadchodząca reforma planowania i prezentowany różny poziom opracowań przez prywatne biura.</p>	<p>wykonywania wspólnych analiz przestrzennych na poziomie metropolitalnym i było możliwe zestawianie ze sobą różnych opracowań. Nadchodząca reforma jest szansą na wdrożenie takich standardów, choć będzie to wymagało szybkich i zdecydowanych działań.</p>
92.	<p>W działaniach należy uwzględnić poprawę dostępu do informacji na terenie OMGGS i budowę wspólnej infrastruktury informacyjnej w formie bazy danych.</p>	<p>W ramach SUMP, a także projektu strategii terytorialnej, rekomendowane jest zapewnienie wspólnej infrastruktury danych planistycznych. Działanie to może być powiązane z Metropolitalnym Obserwatorium Transportowym. Dla zapewnienia tej infrastruktury konieczne byłoby zbudowanie zasobu sprzętowego i personelu. W obecnej sytuacji OMGGS nie jest w stanie zapewnić takiej usługi. Alternatywą są zasoby UMWP. Uwagę uwzględniono w działaniu 4.3.2.</p>
93.	<p>Uwaga odnośnie do koordynacji działań w ramach standaryzacji dokumentów. Podkreślono brak spójności dokumentów planistycznych sąsiadujących gmin przy ich granicach. Dodatkowo wskazano konieczność wyznaczenia jednostki odpowiadającej za koordynację działań jako merytorycznego koordynatora wskazując PBPR i OMGGS.</p>	<p>PBPR nieformalnie realizuje działania związane z koordynacją merytoryczną w ramach dialogu terytorialnego. Wywiady IDI wskazują na to, że koordynacja oznaczeń planów i cyfryzacja jest wymuszana przez zmiany w prawie. Konieczne może być wsparcie merytoryczne dla przedstawicieli gmin nieposiadających własnych służb planistycznych i tu kluczowa jest rola OMGGS. Uwagę uwzględniono w działaniu 6.2.3.</p>
94.	<p>W gminach sąsiednich jest zbyt duża powierzchnia pod zabudowę i nie jesteśmy w stanie zmienić przeznaczenia terenów wskazanych przez gminy pod zabudowę na inne funkcje. Ponadto metodologia przyjęta w ustawie promuje gminy podmiejskie, bazując obecnym wzroście liczby mieszkańców. Uwaga o wskazaniu relacji pomiędzy bilansem metropolitalnym a bilansem poszczególnych miast i gmin w momencie przygotowania planów ogólnych - jak podejmowane działania będą się odnosić do założeń wyliczania bilansu zgodnie z ustawą?</p>	<p>W obecnym stanie prawnym bilans ma wyłącznie znaczenie informacyjne, a jego celem jest wskazanie planów gmin w oparciu o dostępne dane dotyczące zamierzeń gmin (harmonizacja bilansów studiów) i wskazanie rezerw. Bilans byłby aktualizowany minimum raz na kadencję władz samorządowych oraz w oparciu o realne prognozy demograficzne dla całego OMGGS i poszczególnych gmin. Ujednolicenie informacji może pomóc w planowaniu transportu i uwspólnianiu działań planistycznych. Realizacja bilansu będzie wymagała współpracy ze</p>

		służbami planowania urzędu marszałkowskiego (PBPR).
95.	Metropolia powinna wdrożyć działania doradcze względem gmin OMGGS, polegające na edukowaniu, informowaniu samorządów o wynikających z reformy zmianach i umożliwieniu konsultacji w zakresie rozwoju i planowania przestrzennego.	Działania edukacyjne i wspierające są rekomendowane szczególnie dla mniejszych samorządów, nieposiadających własnych jednostek planistycznych. Współpraca może być organizowana w ramach formatu grupy roboczej lub konferencji służb planistycznych. Uwagę uwzględniono w działaniu 6.2.3.
96.	Uwaga do działania 4.3.2.: w kontekście powstania wspólnej bazy danych zachodzi konieczność doprecyzowania, kto byłby odpowiedzialny za gromadzenie danych i dysponowanie nimi. Zwrócono uwagę na konieczność powołania koordynatora w ramach OMGGS, który zajmowałby się kontrolą wiarygodności danych, umożliwiając ich porównanie. Czy baza ograniczać się będzie do danych ogólnodostępnych, czy przewidziany jest zakup danych w ramach projektów? Rekomendacja o poszerzenie zakresu danych do analiz o dane typu big data, wspólne oznaczenia w ramach gromadzenia danych, sporządzenie instrukcji do wypełniania danych dla gmin, uwzględnienie danych gromadzonych w ramach geoportalu rządowego, coroczną aktualizację danych.	Gromadzenie danych będzie oznaczało konieczność zorganizowania osobnej jednostki z personelem i sprzętem. Działanie to może być realizowane ze Stowarzyszeniem OMGGS jako jednostką zapewniającą początkowy budżet, w oparciu o zasoby głównych samorządów lub UMWP. Uwaga uwzględniona w działaniu 4.3.2.
97.	Konieczne jest powołanie nie tylko samego koordynatora, a całego zespołu, aby wykonywać zadania typu: pozyskiwanie danych, ich transformacja i udostępnianie gminom, opracowywanie bilansów, identyfikowanie problemów i potrzeb, ustalanie terenów inwestycyjnych, usługi doradcze dla gmin w zakresie planowania.	Zadania związane z bilansowaniem, weryfikacją i harmonizacją danych, publikowaniem analiz docelowo są zadaniem, które może być wykonywane przez odrębną jednostkę. Pierwotnie może to być koordynator, jeśli zadanie to będzie wykonywane przez inne podmioty. Docelowo działania związane z prowadzeniem infrastruktury danych wymagają jednak powołania podmiotu dysponującego pełnym personelem. Jednostka powinna powstać przy współpracy PBPR oraz OMGGS.
98.	Uwaga do działania 6.1.2., odnośnie do sposobu realizacji ((A.) Inwestycje na terenach powyżej 0,5 ha): należy sprecyzować o jaki etap planowania funkcji czy inwestycji chodzi (etap inwestycji budowlanej czy sporządzania masterplanów). Dla masterplanów przyjęty	Uwaga uwzględniona. Rekomendowane jest zwiększenie powierzchni dla inwestycji budowlanych, wskazanych dla analiz transportowych bądź realizowanie ich na etapie aktualizacji studium. Przyjęto 2 ha. Działanie odnosi się zarówno do analiz wykonywanych na

	obszar 0,5 ha jest za mały. Daną powierzchnię należy uśrednić w kontekście stref obszaru metropolitalnego albo sprecyzować, że chodzi o inwestycje budowlane.	cele planistyczne, jak i w działaniach inwestycyjnych na etapie projektu budowlanego.
99.	Uwzględnienie lokalizacji usług publicznych w sąsiedztwie węzłów - powinna tu być brana pod uwagę własność gruntu. Lokalizacja celów publicznych wiąże się z koniecznością wykupu gruntów i ewentualnie umów z inwestorem prywatnym. Podano w wątpliwość zależność obecności węzła od konieczności lokalizacji usług publicznych. Czasem usługi lepiej zlokalizować bliżej mieszkańców, niekoniecznie przy węźle.	Uwaga uwzględniona. W proponowanym działaniu wskazuje się zarówno na usługi publiczne (jeśli będą dostępne grunty lub środki na ich wykup) oraz komercyjne jako uzupełnienie lub zastąpienie publicznych. Dodatkowo program zagospodarowania terenów przy węźle powinien być dostosowywany indywidualnie do każdego przypadku - nie przy każdym węźle zasadne jest lokalizowanie zabudowy i rozwój funkcji mieszkalnych i usługowych.
100.	Dla mniejszych gmin najważniejszy jest dostęp do rdzenia metropolii, dlatego transport indywidualny ma w nich duże znaczenie. Ze względu na brak połączeń transportem zbiorowym lub ich niewielką częstotliwość, mieszkańcy są zmuszeni do korzystania z własnych samochodów - czy to w dojeździe do węzła, czy do samego Trójmiasta. W opracowaniu najistotniejsza powinna być polityka gmin wchodzących w zakres OMGGS poza rdzeniem, ponieważ np. w strategii dla Gdańska działania w kierunku mniejszych gmin są już uwzględniane.	W SUMP zastosowano strefowanie ze względu na charakter gminy, lokalizację i dostęp do systemów transportu zbiorowego. Polityka dla mniejszych gmin (tj. położonych poza rdzeniem) jest dostosowana do możliwości poprawy dostępu do transportu zbiorowego. Ogólną zasadą jest zapewnienie możliwości korzystania z systemów P&R i przesiadek na systemy transportu zbiorowego. Przewidziano również działania podnoszące kompetencje gmin OMGGS w zakresie planowania przestrzennego oraz zrównoważonej mobilności.
101.	Działanie 6.1.3.: zwrócono uwagę odnośnie do konieczności wykonywania planów miejscowych dla otoczenia węzłów (zamiast masterplanów). Plan miejscowy jako prawo lokalne ma umocowanie prawne i łatwiej będzie egzekwować założenia opracowania, a masterplany i tak później stanowią wytyczną dla tworzenia opracowań planów miejscowych - uwaga już częściowo sprostowana na FGI.	Nie uwzględniono uwagi. Opracowania studialne mają charakter przed planistyczny i są podstawą dla dalszych zmian planów bądź innych decyzji zarządczych.

6.2. Uwagi z wywiadów IDI

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
102.	Zwrócono uwagę na możliwą potrzebę aktualizacji map z połączeniami PTZ -	Uwaga odrzucona z dwóch powodów: 1) Zmiany w liczbie kursów czy trasach

	w Gdyni ostatnio drastycznie zmniejszono liczbę połączeń.	linii są bardzo częste i trzeba ustalić pewną datę graniczną, na którą zebrane dane będą aktualne. 2) Mapa połączeń PTZ obejmuje siatkę połączeń bez wyszczególnionej liczby kursów.
103.	Cel główny: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych - zgłoszono uwagę odnośnie do dodania ograniczenia emisji innych szkodliwych substancji.	Cel odnosi się bezpośrednio do polityki UE oraz przeciwdziałania zmianom klimatu, których głównym czynnikiem jest emisja gazów cieplarnianych. Ograniczenie emisji związanych z pozostałymi szkodliwymi substancjami zawarto w poszczególnych działaniach, m.in. związanych z ograniczeniem indywidualnego ruchu samochodowego.
104.	Czy przygotowany model ruchu uwzględnia transport rowerowy jako osobną kategorię? Czy w ogóle go uwzględnia?	Nie, model OMGGs nie uwzględnia ruchu rowerowego, brak jest danych i wyników badań wystarczających do modelowania tego rodzaju podróży. Ponadto należy mieć na uwadze złożoność modelowania podróży rowerowych, w szczególności dla obszarów pozamiejskich.
105.	Rekomendowane jest wprowadzenie modularności częstotliwości połączeń PTZ (hierarchia linii komunikacyjnych w ramach całej sieci) - na przykładzie Krakowa.	Uwaga uwzględniona. W scenariuszu zrównoważonym: "Linie autobusowe zostają zhierarchizowane, a rozkłady jazdy na wszystkich liniach są oparte o równe odstępy między kursami; ich częstotliwość określa kategoria linii."
106.	Wzmocnienie potencjału integracji transportu zbiorowego i transportu rowerowego - obecnie na wielu przystankach w Gdyni czy Gdańsku brakuje wygodnych miejsc do pozostawienia roweru i przesiadki.	Zagadnienie integracji transportu rowerowego ze zbiorowym jest szeroko omówione, zarówno w Diagnostyce jak i w samym SUMP, a także uwzględnione w proponowanych działaniach.
107.	W systemie informacji pasażerskiej brakuje pokazania możliwości przesiadek na inne linie - rozwiązanie to funkcjonuje obecnie jedynie częściowo na przystankach PKM w Gdańsku.	Uwaga uwzględniona w opisie działania 4.3.1: " Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek) wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń."
108.	Zwrócono uwagę na zupełnie odmienny system informacji pasażerskiej w Gdańsku i Gdyni - potrzeba ujednoczenia SIP.	W SUMP na tę kwestię odpowiada działanie 4.3.1 Opracowanie ujednoczonego metropolitalnego lub

		regionalnego systemu informacji pasażerskiej.
109.	Istnieje potrzeba przeprowadzenia audytów dostępności do przystanków transportu zbiorowego - powinno się wprowadzić w SIP specjalne komunikaty i ostrzeżenia o przystankach, które nie są dostosowane dla osób ze specjalnymi potrzebami.	Uwaga uwzględniona. W scenariuszu zrównoważonym: "Przeprowadzony zostaje także audyt dostępności przystanków oraz odpowiednie oznaczenie przystanków słabo dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami poprzez adnotacje na rozkładach jazdy, schematach sieci oraz przez komunikaty głosowe w systemie informacji pasażerskiej pojazdów."
110.	Należy doprecyzować, że budowa obwodnic powinna następować w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, czyli na trasach tranzytowych.	Uwaga uwzględniona. W ramach opisu działania 3.2.4 doprecyzowano, że obwodnice powinny być realizowane w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich.
111.	Zwrócono uwagę, aby dobrymi działaniami sugerowanymi w SUMP nie degradować przestrzeni ani komfortu innych użytkowników. Na przykład Gdynia wprowadziła pilotażowy program wprowadzania miejsc postojowych dla dostaw, które zostały wyznaczone kosztem chodników i pieszych.	Poprawiono opis działania 3.4.1 - "Miejsca dostaw należy tworzyć na istniejącej infrastrukturze parkingowej/drogowej, bez ingerowania w chodniki oraz zieleń."
112.	Tramwaj wodny nie będzie miał szansy na stanie się pełnoprawną częścią struktury mobilności miejskiej. Transport wodny jest zbyt mało wydajny i bardzo kosztowny. Zamiast tego powinno się przeznaczyć te środki na modernizację i zwiększenie przepustowości linii kolejowej prowadzącej na Półwysep Helski.	Doświadczenia z innych miast europejskich przeczą przytoczonej tezie. Ponadto, opracowanie pn.: "Wstępna koncepcja i ocena ekonomiczna uruchomienia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i dróg wodnych Deltę Wisły jako elementu publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego" wskazuje na liczne korzyści natury ekonomicznej i środowiskowej, możliwe do uzyskania po uruchomieniu tego typu kursów.
113.	W opinii rozmówcy wdrażanie standaryzacji opracowań planistycznych dla gmin będzie możliwe jedynie przy woli politycznej oraz przy odpowiednim zrozumieniu problemu, jakim jest brak koordynacji tych działań.	Standaryzacja może być wykonywana na podstawie ustaleń rozwiązań prawnych. Wymusi ją także wdrażanie dyrektywy INSPIRE. Kluczowe będzie wspieranie kompetencyjne urzędników, aby zapewnić wektoryzację i cyfryzację opracowań planistycznych, np. przy zlecaniu opracowań oraz wzmacnianie ich ogólnych kompetencji planistycznych. Standaryzacja może wynikać również ze zmian w systemie planowania przestrzennego oraz

		wsparcia merytorycznego dla samorządów świadczonego przez OMGGG, jakie proponuje się w SUMP.
114.	Rozmówca zaproponował, aby działania związane z “wypracowaniem standardów metropolitalnych” zmienić na “współpracę samorządów i regionu w celu wypracowania standardów”.	Uwaga uwzględniona.
115.	Przywołano istniejące próby standaryzacji kilku kwestii w OMGGG, takich jak standardy dla węzłów integracyjnych czy infrastruktury rowerowej, które w większości nie zdały egzaminu i nie były wdrażane w życie przez dużą liczbę gmin w obszarze metropolitalnym.	Wskazane jest powiązanie stosowania standardów z finansowaniem realizacji węzłów. W podobny sposób przyjęto standardy dla poprzedniego okresu finansowania.
116.	W opinii eksperta wdrażanie standaryzacji jakichkolwiek rozwiązań jedynie dla pewnego obszaru jest działaniem niepożądanym. Standaryzacja powinna następować szerzej niż tylko w obszarze metropolitalnym. Powinno się na to patrzeć przez pryzmat całego regionu i jak najszerszej współpracy ponadlokalnej.	Tam, gdzie to możliwe, w działaniach wskazano opracowanie standardów lub wspólnych wytycznych na poziomie regionalnym przy współpracy z UMWP, a tam, gdzie istnieją odpowiednie wytyczne krajowe, wskazano na korzystanie z nich.
117.	Rozmówca podkreślił, że ponadlokalne opracowania studialne są bardzo ważnym narzędziem planistycznym, które powinno być opracowywane dla newralgicznych obszarów. Przykładem takiego miejsca może być obszar wokół budowanej Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, gdzie należy uniknąć niekontrolowanych procesów urbanizacyjnych (jak przy obecnej Obwodnicy Trójmiasta).	Uwaga uwzględniona. Wskazano obszary, dla których takie opracowania mogą zostać wykonane, m.in. tereny wzdłuż Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej.
118.	Przywołano również przykład starego przebiegu drogi krajowej nr 6 w „Małym Trójmieście”, która po otwarciu Trasy Kaszubskiej S6 oraz trasy Via Maris straci swoją rolę tranzytową i będzie potrzebować przekształceń, aby przystosować ją do standardów ulicy miejskiej przyjaznej pieszym i rowerzystom. Do tego potrzebna jednak będzie współpraca ponadlokalna, aby opracować masterplan.	Uwaga uwzględniona. Wskazano obszary, dla których takie opracowania mogą zostać wykonane, m.in. tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6.
119.	Według eksperta wprowadzenie Bilansu Metropolitalnego jest konieczne. Jednocześnie obecne działania gmin związane z przeciwdziałaniem rozpraszaniu zabudowy są zdecydowanie niewystarczające. Perspektywa czasowa	Bilans może być przygotowywany niezależnie od zmian ustawowych. Celem Bilansu jest poprawa informacji o działaniach planistycznych wszystkich gmin metropolii i skonfrontowanie ich

	wprowadzenia takiego bilansu może być uzależniona w dużej mierze od planowanych zmian ustawowych w zakresie planowania przestrzennego.	z danymi prognostycznymi (m.in. demografią).
120.	W kwestii organizacji metropolitalnych linii transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy, rozmówca wyraził swoją aprobatę do tego pomysłu, lecz zaznaczył, że SUMP to dokument, który powinien pozostać na pewnym poziomie ogólności, bez zagłębiania się w szczegółowe przebiegi tych tras. Jest to działanie do wypracowania w późniejszym etapie, na podstawie zapisów SUMP.	Na potrzeby analiz symulacyjnych z wykorzystaniem modelu ruchu zostały założone pewne przebiegi linii metropolitalnych oraz częstotliwości ich kursowania, które zostały przedstawione w planie.
121.	Rozmówca wyraził zaniepokojenie, że przez sporą część gmin metropolia jest postrzegana jako instytucja dystrybuująca dodatkowe środki finansowe, a nie jako partner udostępniający narzędzia ułatwiające koordynację działań i współpracę. Wśród gmin widoczne jest również pewnego rodzaju konkurowanie o środki na realizację lokalnych inwestycji, które często nie są realizowane w koordynacji z innymi gminami (np. planowanie tras rowerowych).	Zadaniem SUMP jest wskazaniem kierunków działań, które nie opierają się wyłącznie o dystrybucję środków ZIT. Nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie konkurowania gmin przy braku struktur metropolitalnych oraz podmiotowości gmin w zakresie planowania oraz innych obowiązków. Funkcjonowanie OMGGS oraz przygotowywanie takich dokumentów jak SUMP pozwala na poprawę poziomu współpracy.
122.	Rozmówca zarekomendował, aby na poziomie każdego powiatu powstało ciało lub instytucja, które będzie regularnie poświęcać uwagę tematowi transportu i mobilności oraz będzie koordynować działania gmin, aby zapisy SUMP były prawidłowo wdrażane w życie.	Obecnie w OMGGS funkcjonują już koordynatorzy SUMP, a w ramach koordynacji działań wskazane jest także powołanie innych podmiotów mogących współpracować w ramach metropolii (np. społecznej rady mobilności).
123.	Rozmówca stwierdził, że brak związku metropolitalnego w rozumieniu ustawy będzie stanowić dodatkową przeszkodę we współpracy na poziomie wdrażania zintegrowanego transportu zbiorowego. Dopóki ustawa metropolitalna nie wejdzie w życie, temat transportu i mobilności będzie trzeba inicjować oddolnie.	Narzędziem działań może być już istniejący związek powiatowo-gminny, czyli MZKZG. Działania integracyjne w oparciu o MZKZG są proponowane w ramach SUMP OMGGS.
124.	Węzły przesiadkowe: transport kolejowy powinien być kręgosłupem OM. To, co skłania do korzystania z transportu publicznego, to szybszy dojazd niż innymi środkami transportu. Problem jest z finansowaniem przejazdów kolejowych. Łatwo jest wybudować linię kolejową za	Uwaga ma charakter opinii i jest zbieżna z wizją założoną w dokumencie.

<p>setki mln zł, ale później jest problem z otwieraniem połączeń i pojawiają się dwa połączenia na dobę. Zapełnione parkingi przy PKM wskazują, że mieszkańcy korzystają z takich opcji. Węzły powinny mieć możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru. Należałoby się zastanowić, czy wystarczą do tego stojaki rowerowe czy konieczne są np. boksy na rowery.</p>	
<p>125. Linie dowozowe do linii kolejowej: Rozmówca wskazuje na możliwość wykorzystania potencjału FRPA, szczególnie na terenach wiejskich, żeby organizować linie dowozowe do kolei, jest jednak problem z integracją. Są oferty zintegrowane, gdzie mogą być stosowane ulgi ustawowe, ale wciąż jest to rozwiązanie zastępcze, o ograniczonym zasięgu. Aby wprowadzić pełną integrację organizatorów transportu, potrzebne jest zaangażowanie finansowe samorządów.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Linie dowozowe są wpisane w SUMP.</p>
<p>126. Zintegrowana informacja pasażerska jest tworzona w ramach systemu FALA. Nie ma konieczności powielania tego rozwiązania, w ramach SUMP, lepiej dążyć do zwiększenia funkcjonalności systemu FALA. Z rozwiązań umożliwiających zaplanowanie podróży dostępny jest e-podróżnik.</p>	<p>W SUMP jest zapisana budowa metropolitalnego systemu informacji pasażerskiej z uwzględnieniem systemu FALA, zwłaszcza przy rozszerzeniu jej zakresu działania.</p>
<p>127. Tramwaj wodny można rozpatrywać, ale jedynie w aspekcie typowo turystycznym, nie jako codzienny transport do szkoły czy pracy. Są w Trójmieście miejsca, gdzie wykorzystanie transportu wodnego byłoby zasadne np. Muzeum Emigracji, gdzie wejście jest od Portu. Z Oksywia do Obtuża trzeba jechać przez Trasę Kwiatkowskiego (kiedyś funkcjonowało takie połączenie wodą).</p>	<p>Tramwaj wodny, o którym mowa w celu operacyjnym 1.4., ma mieć charakter dotowany i kursować sezonowo, odciążając zatłoczoną DW 216. W porównaniu do funkcjonującego wcześniej na obszarze OMGGS transportu wodnego ma on być wysoko wydajną i szybką alternatywą dla połączeń lądowych. Większość popytu będzie stanowić ruch turystyczny, jednak z uwagi na konkurencyjne czasy przejazdu liczymy na zainteresowanie ze strony mieszkańców dokonujących codziennych przemieszczeń.</p>
<p>128. Ważne są małe kroki w przypadku zwiększenia atrakcyjności zrównoważonej mobilności. Należy stopniowo zwiększać integrację transportu miejskiego między miastami, później z koleją. Konieczny jest lobbing za ustawą metropolitalną i zmiany w ustawie o PTZ, żeby ta integracja była</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. SUMP proponuje stopniowe rozwiązania oraz wskazuje cel, do którego należy dążyć.</p>

<p>łatwiejsza. OMGGS jest specyficznym obszarem i potrzebuje prawnych systemowych rozwiązań. Niektóre ustawy są przestarzałe i powinniśmy zabiegać, żeby to prawo zmieniać, np. ustawa o ulgowych przejazdach z 1991 roku. Powinniśmy prowadzić do zmian w modelu finansowania komunikacji miejskiej w Polsce przez reprezentantów pomorskich w parlamencie.</p>	
<p>129. Powinniśmy kontynuować edukację, szczególnie wśród najmłodszych grup uczestników ruchu - wychowanie komunikacyjne prowadzone przez MZKZG, program cykliczny. Istotne jest zwrócenie uwagi na odpowiednie zachowania transportowe i ekologię, kształtując prawidłowe postawy. Dodatkowo, wraz z edukacją, powinniśmy zadbać o odpowiedni poziom oferowanych usług transportowych, które spowodują zmiany przyzwyczajeń transportowych mieszkańców OMGGS.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W ramach działania "Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji" dodano zapis "współdziałanie z innymi podmiotami (np. MZKZG, InnoBaltica sp. z o.o.) w ramach działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności."</p>
<p>130. FALA jest bardzo ciekawym i obiecującym projektem, ale trzeba go dopracować. Zostały przyjęte trochę błędne założenia. Przecenia się wartość danych uzyskiwanych przez system FALA, nie powinno się nakazywać pasażerowi robić dodatkowych czynności np. check-in, check-out. Istotą funkcjonowania takiego systemu są taryfy przystankowe. Musimy pamiętać, że z bardziej atrakcyjną taryfą, wiąże się kwestia zwiększania dopłat ze strony JST. Organizatorzy PTZ przyjmują różne systemy biznesowe, dlatego integracja jest trudna. Kolejne pytanie do funkcjonowania systemu FALA, to czy przewoźnicy kolejowi będą mogli uzyskiwać dopłaty do ulg ustawowych. Np. Warszawa zrezygnowała z takich dopłat i stosuje ulgi miejskie, ale wiąże się to z dużym nakładem finansowym na utrzymanie systemu transportowego. Dla aglomeracji Trójmiasta mogłoby to być zbyt kosztowne rozwiązanie. Dodatkowo wiele osób zarzuca systemowi FALA, że nie zaproponowano optymalizacji w formie maksymalnej ceny za dzień. Najlepszą odpowiedzią na zgłaszane problemy byłby jeden organizator przewozów.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. W dokumencie system FALA jest proponowany jako metropolitalny system informacji pasażerskiej i kanał sprzedaży biletów zintegrowanych (po odpowiednim rozszerzeniu).</p>

<p>131. Dużym problemem jest współfinansowanie kolei. Warto tu poddać analizie przykłady z Polski: np. na Śląsku przyjętą się model, że gminy dofinansowują przewozy. Przykład z obszaru OMGGS: kiedyś gm. Kartuzy dopłacała do wieczornych i nocnych połączeń kolejowych. Obecnie jednak rola samorządów lokalnych w zakresie organizacji transportu kolejowego jest mocno ograniczona. Zmienić się to może wraz z powstaniem linii kolejowej do Gdańska Południe.</p>	<p>Należy zauważyć, że działania proponowane w SUMP mają na celu wzmocnienie pozycji samorządów lokalnych w zakresie transportu kolejowego - zarówno w samej integracji z innymi środkami transportu, jak i w tworzeniu oferty dla pasażera. Postulujemy m.in. zaangażowanie finansowe samorządów lokalnych, jeżeli chodzi o finansowanie połączeń. Póki co spotykamy się z sugestiami samorządów, że są w trudnej sytuacji finansowej i trudno im będzie w najbliższej przyszłości zwiększyć środki przeznaczane na transport. Jednak należy pamiętać, że o ile znajdujemy się w dość specyficznym momencie, jeżeli chodzi o sytuację gospodarczą i stan finansów publicznych, to sam dokument ma perspektywę realizacji do 2040 r. Trudno się spodziewać, że będzie możliwe doprowadzenie do sytuacji, w której samorzady lokalne będą miały większy wpływ, np. na rozkład jazdy pociągów, jeżeli finansowanie będzie wyłącznie po stronie marszałka województwa. Tymczasem, jak zauważa sam autor uwagi, w Polsce mamy już przykłady pokazujące, że współfinansowanie dodatkowych połączeń przez władze szczebla lokalnego (ale także np. powiatowego) jest możliwe i praktykowane - np. na Dolnym Śląsku, w Wielkopolsce czy w aglomeracji warszawskiej.</p>
<p>132. Powinny być organizowane cykliczne spotkania OMGGS z Marszałkiem przy udziale przedstawicieli MZKZG. Pojawiają się także idee wprowadzenia przez OMGGS związku powiatowo-gminnego. Ponadto, w ramach spotkań OMGGS powinna zostać przyjęta przy współpracy wszystkich członków wspólna wizja rozwoju transportu. Zgoda polityczna, określenie kierunku zmian i ich zakresu pozwoli na planowanie działań i określenie formy ich realizacji.</p>	<p>Postulat do zrealizowania w formule dialogu z zarządem Samorządu Województwa.</p>
<p>133. Jak powinno się dyskutować o kwestiach transportowych w OMGGS? Docelowo po przyjęciu ustawy metropolitalnej powinien</p>	<p>Wskazane działania są uwzględnione w planie działania SUMP OMGGS.</p>

<p>powstać ZTM metropolitalny, do czasu przyjęcia ustawy powinno się prowadzić prace integracyjne na bazie MZKZG. Na początku powinno się skupić na pogłębianiu integracji taryfowej, a docelowo dążyć do wspólnej organizacji transportu zbiorowego. Pierwszy etap to emisja własnych biletów do MZKZG i uchwalanie taryf. Dalej będzie łatwiej integrować się z koleją i komunikacją regionalną. Jest już MZKZG i są możliwości rozszerzenia związku. Być może Związek mógłby zawierać porozumienia na organizację linii.</p>	<p>Etapowanie wprowadzania zmian wskazano w opisie pakietu nr 1.</p>
<p>134. Jest możliwość rozszerzenia MZKZG. Statut MZKZG już w 2007 roku zakładał organizację transportu, ale ostatecznie zapisy wykreślono i skończyło się na emisji biletów. Dużym utrudnieniem są różne zasady organizacji kolei i PTZ. W odniesieniu do implementacji zmian konieczna jest wola polityczna i środki finansowe, a do integracji często niezbędne jest pozyskanie środków zewnętrznych. Co w przypadku, jeśli nie będą przyznane? W kontekście FRPA możliwe byłoby rozszerzenie działalności na przewozy powiatowo-gminne. Warto rozważyć etapowanie, np. początkowe wprowadzenie jednej taryfy komunalnej, np. Gdańsk - Gdynia; w kolejnym etapie - powiązanie z koleją. FRPA nie jest złym mechanizmem, ale nie rozwiązuje on kwestii integracji. Konieczna jest tu nowelizacja ustawy o PTZ, która zapewniłaby integrację. W Niemczech udaje się to dzięki rządowemu dofinansowaniu dla przewoźników i organizatorów.</p>	<p>J.w.</p>
<p>135. Zagadnienie dostępności często koncentruje się na osobach poruszających się na wózku (tzw. "wózkocentriczność"). Działający system oparty na organizowaniu dostępności powinien obejmować także rozwiązania służące osobom słabosłyszącym (pętla indukcyjna w autobusie) i niewidomym (komunikaty dźwiękowe).</p>	<p>W SUMP jest mowa ogólnie o "osobach z ograniczoną mobilnością" czy "osobach z niepełnosprawnościami".</p>
<p>136. Instytucje publiczne powinny przyjmować transport publiczny jako podstawowy środek transportu w dostaniu się do centrum/obiektu.</p>	<p>Uwaga jest słuszna, natomiast realizacja tego postulatu wprost jest możliwa tylko na poziomie promocji oraz edukacji - może to być jeden</p>

		z obszarów działalności Metropolitalnego Centrum Kompetencji w ramach prowadzonych kampanii edukacyjnych przy współpracy z innymi podmiotami (MZKZG, InnoBaltica sp. z o.o.). Docelowo dokument zakłada konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego na tak wysokim poziomie, że będzie opłacało się (w szerokim rozumieniu) dotrzeć transportem zbiorowym także do instytucji publicznych. Również audyty dróg pieszych i rowerowych, uwzględniające między innymi dostępność do usług publicznych, przyczynią się do zrównoważonych podróży w docieraniu do usług publicznych.
137.	W dalszym ciągu widać różnice pomiędzy dostępną infrastrukturą i taborem w miastach, a tą w strefie podmiejskiej. W mniejszych gminach widoczne jest niedoinwestowanie systemu transportu zbiorowego ze względu na przeświadczenie o jego niewykorzystywaniu.	Dokument proponuje rozwój tej sfery zarówno w obszarach miejskich, jak i podmiejskich, gdzie sytuacja wymaga poprawy.
138.	Słabym punktem systemu transportu zbiorowego są węzły przesiadkowe, w obrębie których zarówno trudno o intuicyjne przemieszczanie się, jak i obecne są bariery architektoniczne, co stanowi szczególne utrudnienie dla osób o ograniczonej mobilności.	Dokument proponuje wdrażanie jednolitych standardów przystankowych, w tym dostosowanie do nich istniejących przystanków i węzłów przesiadkowych.
139.	Ekspertka zwróciła uwagę na ograniczenie godzin kursowania tramwajów i autobusów niskopodłogowych w innych miastach, w godzinach wieczornych takie dostosowane tramwaje nie kursują. Warto sprawdzić, jak jest w Metropolii.	W Metropolii ten problem nie występuje w komunikacji miejskiej. W komunikacji regionalnej obecnie kwestia wysokości podłogi z tego, co nam wiadomo, nie jest brana pod uwagę przy planowaniu pojazdów na poszczególne kursy. Docelowo proponujemy, żeby wszystkie pojazdy na liniach PTZ w Metropolii były niskopodłogowe bądź "low-entry" tj. z niską podłogą w drugich drzwiach i miejscem dla OzN w rejonie tych drzwi na poziomie niskiej podłogi.
140.	Ekspertka zarekomendowała zmianę obszaru poddanego pod wykonanie audytu dostępności z przyjętego 1km dla przystanków autobusowych, raczej stosowanego do wysoko pojemnych	W działaniach wskazano opracowanie kryteriów przeprowadzania audytów na poziomie metropolitalnym. Zasięgi

	środków transportu (15 min pieszo) na 350-500 m.	audytów zostaną określone w kryteriach.
141.	Rozmówczyni zwróciła uwagę na konieczność unormowania polityki parkingowej dla hulajnóg oraz zastosowania w miejscach parkowania rowerów nawierzchni utwardzonej.	Kwestie poruszone w uwadze zostały już uwzględnione w ramach proponowanych działań z zakresu rozwoju systemu pojazdów współdzielonych oraz systemu rowerowego.
142.	Uczestniczka wywiadu poruszyła problem wydzielania stref parkowania w centrach miast w odniesieniu do kwestii uregulowania możliwości wjazdu do centrum przez osoby niepełnosprawne, przy zakazie wjazdu dla innych. Rozmówczyni wyraziła zaniepokojenie związane z planowaniem liczby miejsc parkingowych w stosunku do wyznaczania miejsc dla niepełnosprawnych i odpowiednio zaprojektowanej przestrzeni w sąsiedztwie takiego miejsca (do 6 projektowanych miejsc postojowych nie jest wymagane miejsce dla osób z niepełnosprawnością).	W ramach proponowanych w SUMP działań osoby o ograniczonej mobilności zostały uwzględnione w wielu aspektach. Niemniej dla jeszcze pełniejszego uwzględnienia tej grupy społecznej w działaniu 3.1.3. doszczegółowiono ppkt. a, dodając fragment: „W ramach audytu należy uwzględnić również kwestię dostępności parkingów dla osób z niepełnosprawnościami oraz spełniania przez miejsca parkingowe wytycznych w tym zakresie.”
143.	Rozmówca wskazał, że kluczowym czynnikiem w przemieszczaniu się osób z ograniczonymi możliwościami mobilnościowymi jest kompletna informacja, dostępna w jednym miejscu, o tym jak wygląda dostępność poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych czy przystanków. Jest to pierwszorzędna sprawa konieczna do zapewnienia jeszcze przed samym wprowadzaniem działań inwestycyjnych z zakresu dostępności.	Uwaga uwzględniona - w działaniu dotyczącym "Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej" dodano zapis "c) Udostępnienie informacji statycznej i dynamicznej na temat dostępności dla osób o ograniczonej mobilności poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych i przystanków w miejscach udostępnienia informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy, usługi planowania podróży, wyszukiwarki połączeń)".
144.	Ekspertka zgodziła się z potrzebą organizowania szkoleń dla kierowców pojazdów, dodatkowo rekomendując, aby mieli oni wiedzę jak zachowywać się w sytuacjach spornych (np. kiedy w pojeździe są dwa miejsca bezpieczne dla wózków, oba zajęte i chce wsiąść trzecia osoba).	Uwaga uwzględniona - w ramach działania dotyczącego edukacji na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocji alternatywnych środków transportu dopisano punkt dotyczący przeprowadzania szkoleń dla kierujących pojazdami publicznego transportu zbiorowego oraz kampanii informacyjnych dla pasażerów na temat zachowania się w sytuacjach spornych (np. wykorzystania miejsc dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej w pojazdach, przewozu rowerów itp.).

<p>145. Uczestniczka wywiadu rekomenduje ujednoczenie standardów dostępności dla całej Polski, zwracając uwagę na korzyści wynikające ze wprowadzenia wspólnych standardów dostępności. Dzięki ogólnej standaryzacji przestrzenie i informacje są bardziej zrozumiałe, a korzystanie z nich jest bardziej intuicyjne.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. W proponowanych działaniach w SUMP OMGGs dąży się do stosowania wytycznych krajowych lub tworzenia jednych wytycznych/standardów na poziomie metropolitalnym lub regionalnym.</p>
<p>146. Rozmówczyni zwraca uwagę na pomijanie użytkowników o ograniczonej możliwości poruszania się przy projektowaniu stacji ładowania pojazdów elektrycznych (umożliwienie dostępu do ładowarki przy zachowaniu przestrzeni manewrowej).</p>	<p>Uwaga uwzględniona w działaniu "Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych" i "Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych" dodano zapis, że "Publiczna infrastruktura tankowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa)."</p>
<p>147. Rozmówczyni w odniesieniu do funkcjonowania wspólnego biletu na środki transportu, zarekomendowała, aby użytkownik przy kupowaniu biletu został poinformowany o najbliższym przyjeździe środka transportu spełniającego standardy dostępności.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w działaniu "Opracowanie ujednoczonego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej" dodano zapis "c) Udostępnienie informacji statycznej i dynamicznej na temat dostępności dla osób o ograniczonej mobilności poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych i przystanków w miejscach udostępnienia informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy, usługi planowania podróży, wyszukiwarki połączeń)".</p>
<p>148. Tczew nie jest kluczowym obszarem dla funkcjonowania systemu FALA. Lepiej jednak, żeby była FALA w Tczewie niż bezpłatna komunikacja.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p>
<p>149. Można by się zastanowić, czy nie wprowadzić w SKM bramek biletowych tak jak to jest w systemach metra.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii, postanowienia SUMP nie mają wpływu na działalność spółki Skarbu Państwa wykonującej przewozy na zamówienie marszałka województwa.</p>
<p>150. Aglomeracja Trójmiejska wyróżnia się tym, że musi dojść do porozumienia z przewoźnikiem (SKM), którego właścicielem jest Skarb Państwa. Rodzi to pewne konflikty, na których cierpią głównie pasażerowie. Należałoby dążyć do przejęcia SKM przez samorząd wojewódzki.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p>

151.	Wprowadzenie linii metropolitalnych zdaje się być pozytywnym działaniem, ale połączyłbym to jakoś z działaniem związanym z liniami dowozowymi do głównych węzłów integracyjnych.	Jest to uwzględnione w dokumencie.
152.	Stworzenie jednego organizatora transportu zbiorowego jest słusznym działaniem, ale bardzo problematycznym ze względów politycznych. Wspólny zarząd dużo by dał i byłby dobrą platformą współpracy oraz integratorem. MZKZG był jednostką obsadzoną przez dobrych specjalistów z Gdyni, ale to zawsze procentowało ograniczonym zaufaniem miasta Gdańska. W kontekście kolei należy stworzyć bezwzględnie wspólny bilet na kolej i transport zbiorowy.	Uwaga ma charakter opinii.
153.	Jeśli częstotliwość kolei jest niska, to nie zachęci się pasażerów do korzystania z niej. Na obszarze Gdyni zakłada się powstanie nowych linii kolejowych (PKA) z częstotliwością połączeń co 40 min., a autobusy obecnie tam kursują co kilka minut - kolej nie będzie konkurencyjna. Jak najbardziej kolej powinna stanowić trzon oferty komunikacyjnej, jednak przy odpowiedniej częstotliwości kursowania.	Działania zaproponowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGG zakładają zwiększenie wpływu samorządów lokalnych na funkcjonowanie transportu kolejowego na terenie Obszaru Metropolitalnego. Dotyczy to m.in. działań na rzecz realizacji określonych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych, utworzenia Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego, współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy, integracji taryfowo-biletowej transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim czy zwiększenia dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej oraz dworcowej. Efektem tych wszystkich działań ma być poprawa oferty transportu kolejowego dla pasażera - zarówno tego korzystającego z połączeń aglomeracyjnych, jak i tych o charakterze regionalnym. Dotyczy to również zwiększenia liczby dostępnych połączeń - tam, gdzie jest to niezbędne już teraz, jak i w relacjach, w których doprowadzi to do zmniejszenia użytkowania pojazdów motoryzacji indywidualnej na rzecz wykorzystania kolei w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy na uczelnię.
154.	Konieczny jest rozwój systemu FALA o nowe funkcjonalności - jest to narzędzie,	Uwaga ma charakter opinii.

	<p>żeby wprowadzić integrację, do której nie jest wymagana platforma cyfrowa. System FALA może stanowić platformę do rozliczeń. Odbijanie karty na wejściu/wyjściu z pojazdu ułatwiłoby rozliczenia pomiędzy organizatorami transportu i mogłoby pozwolić na tworzenie zniżek na korzystanie z usług kilku organizatorów.</p>
<p>155. Niedługo startuje MEVO, które mogłoby się zintegrować z systemem FALA. Do systemu FALA można byłoby dołączyć też usługi mobilności współdzielonej, jednak do tego trzeba silnego organizatora. Mogłoby to stworzyć korzystną ofertę dla podróżujących.</p>	<p>W ramach działań i ich opisów w SUMP oraz części diagnostycznej zaleca się, aby dążyć do łączenia jak największej liczby usług w ramach jednego medium, docelowo, aby uzyskać aplikację typu MaaS. Wpisuje się to w sugestie zawarte w uwadze, jednak należy mieć na uwadze, że realizacja tego założenia może mieć dość długi horyzont czasowy w aktualnych warunkach.</p>
<p>156. Pewna integracja w przestrzeni cyfrowej musi postępować – w Trójmieście wszyscy korzystają z tego samego oprogramowania do tworzenia rozkładów jazdy. Wizją integracji jest brak autonomii, a na obszarze MZKZG byłoby wspólne oprogramowanie. Problemem byłoby określenie wspólnej koordynaty przystanku (jeden organizator mierzy lokalizację przy słupku przystankowym, drugi przy początku zatoki przystankowej). Lepsza byłaby centralizacja układania rozkładu jazdy. Nie ma też czasów przejazdów stało czasowych, więc trzeba mieć specjalne narzędzie, żeby to przygotować.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Wykreślono zapis "z zachowaniem struktur organizatorów w Gdańsku i Gdyni jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na obszarze tych miast".</p>
<p>157. Na obszarze Gdańska oferta kolejowa jest bogatsza niż na innych obszarach. „Taryfa Pomorska” jest pewną formą rekompensaty, ponieważ jest to ta sama taryfa w SKM i PolRegio. Powinno to jednak ewoluować w stronę rozwiązania warszawskiego – obecność komunalnego przewoźnika kolejowego do obsługi SKM oraz integracja z przewoźnikami przewozów wojewódzkich. Przewoźnik powinien dostawać zapłatę jedynie za usługę transportową, bez ponoszenia ryzyka handlowego. Obecnie SKM ma pokrycie kosztów w przypadku, gdy nie osiągnie odpowiednich wpływów z biletów. Powinien być jeden emitent biletów, który kontraktuje przewoźników</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Przedstawione postulaty są realizowane przez działanie "Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego" oraz "Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego".</p>

	<p>także z możliwością zakupu taboru z wymaganiami odpowiedniego wieku taboru, np. umowy na 20-30 lat.</p>	
158.	<p>Kolej to "państwo w państwie". Obecnie InnoBaltica widzi, jaki jest problem z umieszczeniem kasowników na obszarach kolejowych. Mówiąc o rozwoju kolei, konieczne jest wsparcie ze środków krajowych oraz spółek kolejowych. Może zarząd transportu powinien mieć wkład państwowy. Integracja taryfowo-biletowa mogłaby inaczej wyglądać, gdyby marszałek przeznaczał rekompensatę z ulg ustawowych na różne rozwiązania zintegrowane, np. pasażer kupuje bilet na PKS dowożący do kolei i jest on tańszy od biletu na innej trasie, a w przypadku SKM można by ograniczyć dopłaty ze względu na inny charakter przewozów.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Przedstawione postulaty są realizowane przez działanie "Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym".</p>
159.	<p>W kwestii koncepcji tramwaju wodnego w Zatoce Gdańskiej, powinno być ogólnowojezdnicze wsparcie, żeby pomysł powrócił. Wcześniej z pomysłu zrezygnowano, ponieważ UMWP obniżył finansowanie na funkcjonowanie tego połączenia, a mniejsze samorzady nie były w stanie tego sfinansować. Warto, żeby funkcjonowały połączenia z Gdańska i Gdyni na Hel. Żegluga wzdłuż brzegu nie cieszy się dużą popularnością, atrakcyjniej jest płynąć na Półwysep. Popularny był pomysł tramwaju wodnego w Gdańsku – bardziej jako atrakcja turystyczna w sezonie letnim. Dobrą funkcjonalnością tramwajów wodnych byłyby też przewozy rowerów.</p>	<p>SUMP wskazuje na dużą zasadność uruchomienia połączeń w relacji rdzeń Metropolii - Półwysep Helski, zgodnie z analizami techniczno-ekonomicznymi, które przeprowadziło PBPR. Plan zakłada zapewnienie możliwości przewozu rowerów.</p>
160.	<p>Uczestnik IDI był współtwórcą MZKZG i jego przewodniczącym przez parę lat, a obecnie jest członkiem Zarządu. Wyjaśnił, że w statucie tego Związku była założona etapowość - na początek wprowadzona została jedynie dystrybucja biletów. W 2009 roku ustawa o PTZ wskazała, co oznacza organizacja i zarządzanie. W konsekwencji trzeba było określić, jakie kompetencje ma mieć związek, a jakie gminy. Według rozmówcy powinno się dążyć do rozszerzenia kompetencji MZKZG. Ustawa nie zablokowała tego etapowania, a uporządkowała. Bariera jest jednak</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W działaniu "Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego" dopisano rozszerzenie kompetencji o ustalanie taryf przewozowych.</p>

<p>finansowa oraz polityczna ze względu na konieczność oddania zarządzania i organizacji transportu miejskiego. Być może istnieje też bariera społeczna i byłby opór ze strony związków zawodowych. Gdyby MZKZG przejął emisję i dystrybucję biletów, to mogłyby postępować kolejne kroki dążące do integracji. Powołanie wspólnego zarządu do organizacji przewozów jest właściwe. Nie jest konieczne, aby organizatorzy musieli się znajdować w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie czy Słupsku. Ważny też jest punkt widzenia pasażera.</p>	
<p>161. W sposób naturalny pojawia się też system FALA – jedynym właścicielem i zarządcą tego systemu powinien być MZKZG, aby zapewnić pełną integrację taryfową i obsługę tego oprogramowania. Obecnie struktura własnościowa jest rozdrobniona.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W zadaniu dotyczącym "Rozbudowy systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) dodano zapis dotyczący "Przekazania funkcjonowania systemu do Regionalnego Zarządu Transportu lub związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego w przypadku pojawienia się możliwości prawnych".</p>
<p>162. Istnieje bariera finansowa ze względu na funkcjonowanie systemu ulg. Gminy z otoczenia rdzenia metropolii (np. Pruszcz Gdański, Żukowo) wolą mieć prywatnych przewoźników, którzy obsługują te gminy. Dzięki temu mogą uzyskać dofinansowanie z FRPA i przerzucić ryzyko sprzedaży biletów na przewoźnika. W konsekwencji gmina sięga po tańszy i również niezintegrowany system. Zarządzanie transportem regionalnym na poziomie województwa mogłoby zmniejszyć dysproporcję, ustanowić standard przewozów czy pakietyzować mniej, ale bardziej korzystnych linii autobusowych.</p>	<p>Dokument proponuje zarządzanie transportem regionalnym w Metropolii na poziomie województwa oraz docelowo, po uchwaleniu ustawy metropolitalnej, na poziomie Metropolii.</p>
<p>163. Powinno się dochodzić etapowo do wspólnej organizacji przewozów i jest to priorytet. Powinien pojawić się wyodrębniony organizator kolejowych przewozów wojewódzkich, ponieważ brakuje współpracy. Od zeszłego roku MZKZG ma bilety na komunikację regionalną z PKS Gdynia i PA Gryf, przez co pasażer ma tańszą ofertę na przewozy na obszarze miasta. Przydałby się dodatkowy partner w postaci województwa.</p>	<p>Odpowiedzią na postulat jest działanie "Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego" oraz "Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym regionalnym</p>

	Województwo jest namawiane, żeby był bilet łączony na autobus regionalny i pociąg, co stanowiłoby niewątpliwie wartość dodaną dla pasażera.	i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym".
164.	Jeśli chodzi o rozszerzenie kompetencji MZKZG, to jest to olbrzymie wyzwanie. Jesteśmy obecnie w słabej sytuacji – mamy 3 oddzielne organizmy miejskie (ZTM, ZKM, MZK) oraz marszałka odpowiedzialnego za kolej – nikt nie chce za bardzo zrezygnować ze swoich kompetencji w organizowaniu transportu. Widoczna jest też rywalizacja pomiędzy tymi jednostkami, co negatywnie wpływa na integrację.	Uwaga ma charakter opinii.
165.	O powołaniu metropolitalnego związku, który byłby wspólnym organizatorem transportu zbiorowego, mówi się już od dawna i wątpliwe jest to, że taki zapis w SUMP sprawi, że tym razem się uda. Bez ustawy i sformalizowania metropolii będzie ciężko zrealizować ten cel.	Uwaga ma charakter opinii.
166.	W przypadku zakupu nowego taboru do obsługi PTZ, powinien być on fabrycznie objęty możliwością montażu odpowiednich podsystemów, aby móc go zintegrować z istniejącym systemem transportowym (np. system FALA lub coś innego).	Kwestie pośrednio uwzględnione w SUMP zostaną bardziej uwypuklone.
167.	Darmowy transport zbiorowy nie jest najważniejszym czynnikiem, który decyduje o wyborze środka transportu przez ludzi. Bez wspólnej polityki wycofywania się z tego rozwiązania (np. darmowe przejazdy dla dzieci i młodzieży) trudno to będzie zintegrować w tak złożonym obszarze jak OMGGs. Zdarza się dużo sytuacji, w których ludzie zostają na przystankach, bo pojazdy komunikacji miejskiej przyjeżdżają przepełnione - to jest czynnik, który zniechęca ludzi do transportu zbiorowego. Czas podróży jest również ważnym czynnikiem – obecnie w trakcie korków najbardziej wydajnym transportem na wielu trasach jest rower.	Darmowy transport zbiorowy nie jest zapisany w dokumencie. Obecnie funkcjonujące darmowe przejazdy mogą być ujęte w systemie zintegrowanym jako np. ulgi handlowe 100% finansowane w całości przez poszczególne samorządy, natomiast SUMP o tym nie wspomina. Powinno to być szczegółowo uzgodnione w momencie, kiedy dojdzie do zawierania odpowiednich umów i porozumień w zakresie organizacji PTZ.
168.	Nie powinno się wdrażać rozwiązań krótkofalowych w integracji i rozwoju transportu zbiorowego, powinno się na to wszystko patrzeć bardziej systemowo. Wdrażając np. system FALA powinien on	Uwaga ma charakter opinii.

	być jak najbardziej funkcjonalny od samego początku.	
169.	Wiele osób (głównie młodzież) wydaje dużo pieniędzy na UTO (wynajmowanie hulajnóg), o wiele więcej niż wydatki na transport zbiorowy. Trudno określić, czy jest to pozytywne zjawisko.	Uwaga ma charakter opinii.
170.	Samorządy nie będą skłonne do oddania funkcji organizatora PTZ innej jednostce, jest to mało prawdopodobne. Musi być jakaś zachęta dla tych gmin, inaczej raczej się nie zgodzą. Wyjątkiem jest tu Sopot, który nie ma swojego transportu i chętnie korzysta z usług Gdańska i Gdyni. Problemem jest jednak mnogość tych przewoźników w Sopocie, przez co panuje pewien bałagan.	Uwaga ma charakter opinii. Odpowiedzią jest działanie "Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego".
171.	SUMP ma charakter procesu, do realizacji w długiej perspektywie czasowej. Będzie potrzebna ciągłego monitorowania i ewaluacji tego dokumentu i działań w nim zawartych. Trzeba się skupić na narzędziu do monitorowania realizacji SUMP i zachodzących zmian, aby to odbywało się w odpowiedni sposób.	Proces monitorowania wdrożenia założeń SUMP OMGGS został zaproponowany w Planie.
172.	Dokumenty tworzone przez Gdańsk w sprawie efektywności różnych środków transportu i rodzajów napędów wykazały, że alternatywne paliwa można wykorzystywać w autobusach, ale tylko na wybranych i konkretnych liniach – nie na wszystkich uwarunkowania na to pozwalają. Wymaga to szczegółowej analizy i myślenia systemowego nie tylko w Gdańsku, ale w całym OMGGS, jeśli mówimy o zakupach nowego taboru.	Konkretne kwestie dotyczące zakupów taboru zostaną uwzględnione przy konkretnych zamówieniach - SUMP nie uwzględnia tego tematu na takim poziomie szczegółowości.
173.	Warto wydawać duże (wystarczające) środki na pozyskiwanie miarodajnych danych. Może to zaoszczędzić wydawania ogromnych środków na niepotrzebną infrastrukturę. Dane te pozwolą nam się dowiedzieć, w jaki sposób i gdzie pasażerowie się przemieszczają, aby inwestować w odpowiednie obszary. Tak samo dobrze jest opracować studia i inne dokumenty, które wykażą zasadność realizacji konkretnych inwestycji. Mowa tu np. o systemie FALA lub zakupie danych od operatorów sieci komórkowych.	Postulat wpisuje się w cele związane z budowaniem wspólnej infrastruktury danych (m.in. działanie 5.1.10 oraz 6.1.1.).

174. Zostały wypracowane sensowne standardy metropolitalne dotyczące infrastruktury rowerowej – dobrze by było, żeby wszystkie JST się do nich stosowały.	Takie zalecenie zawarto w ramach działań proponowanych w SUMP.
175. Infrastruktura przesiadkowa realizowana poza rdzeniem OMGGs jest bardzo słusznym i dobrym rozwiązaniem, aby nie wpuszczać masy aut do rdzenia metropolii. Jeśli chodzi o rewitalizację linii kolejowych, to trzeba na to patrzeć z punktu widzenia poprzednich perspektyw unijnych. Województwo Pomorskie dużo wydało na infrastrukturę kolejową, ale niewiele na nowy tabor. Sytuacja taboru kolejowego w Pomorskim jest tragiczna. Obecnie jednak zaczyna się myślenie, że rewitalizacja czy budowa nowych linii kolejowych powinna przejść na poziom krajowy, centralny. Każde miasto powiatowe powinno mieć połączenie kolejowe, taki standard powinien być zachowany jako poziom minimum.	Uwaga ma charakter opinii. Plan zakłada takie założenia.
176. UMWP organizował jedno z pierwszych połączeń promowych i to nie wyszło zbyt dobrze. Może znajdują się rentowne połączenia promowe, ale skala potrzeb w innych obszarach jest teraz na tyle duża, że nie powinniśmy przeznaczать teraz tych środków na transport wodny.	Uwaga ma charakter opinii.
177. KE zachęcała, aby wychodzić z transportem autobusowym poza miasta powiatowe do okolicznych gmin. Na pewno nie znajdzie się jednak dofinansowania unijnego na organizowanie tych przewozów. Można co najwyżej zakupić tabor, wyremontować przystanki itp. Przewozy na żądanie na terenach wykluczonych to jest jednak działanie warte rozważenia.	Uwaga uwzględniona. Dodano działanie: "Wdrożenie pilotażowego systemu transportu na życzenie (DRT), na terenie jednej bądź kilku JST, które zgłoszą chęć udziału w tym projekcie, na kilku wyznaczonych korytarzach charakteryzujących się rozproszoną zabudową i niskim popytem na usługi transportu zbiorowego. DRT powinien zostać wdrożony najlepiej jako linie dowozowe do kolei bądź głównych korytarzy autobusowych, razem ze wspólną ofertą biletową."
178. Warto uwzględnić w planie parkingi buforowe dla ciężarówek oczekujących na awizację ładunku, które aktualnie często korkują drogi dojazdowe i wewnętrzne w Porcie.	Dodano zapis w działaniu 3.4.3. dotyczący parkingów buforowych na drogach dojazdowych do Portu.
179. Zwrócenie uwagi na konieczność podnoszenia świadomości mieszkańców, dotyczącej procedur planistycznych	Działania edukacyjne w zakresie zrównoważonej mobilności będą prowadzone przez Metropolitalne

	<p>i etapów związanych z planowaniem przestrzennym w ramach działania OMGGS.</p>	<p>Centrum Kompetencji. W proponowanym opracowywaniu masterplanów dla głównych korytarzy transportowych również rekomendowane są konsultacje społeczne. Takie działanie będzie wpływało na podnoszenie świadomości mieszkańców z zakresu planowania przestrzennego, a jednocześnie włączało ich w proces kreowania przestrzeni, w której żyją.</p>
180.	<p>W kwestii standaryzacji dokumentów w ramach OMGGS rozmówczyni, biorąc pod uwagę działania podejmowane przy standaryzacji dokumentów, w ramach uchwały krajobrazowej (nakład pracy, liczbę spotkań, dyskusji), mając na uwadze ich efekt końcowy, określa działania związane ze standaryzacją na poziomie OMGGS za nieefektywne.</p>	<p>Standaryzacja może być wprowadzana z poziomu ustawowego. Ścisła współpraca z OMGGS oraz rola OMGGS jako koordynatora standaryzacji (proponowane w SUMP OMGGS) mogą sprzyjać realizacji tego działania. Dodatkowo działanie, które może być komplementarne i sprzyjające standaryzacji to podnoszenie kompetencji JST, również proponowane w SUMP OMGGS.</p>
181.	<p>Planowanie powinno odbywać się w sposób zintegrowany, a zaangażowanie interesariuszy powinno być zależne od rodzaju i lokalizacji inwestycji. Często planowanie koncentruje się wewnątrz danej jednostki, co w rezultacie powoduje niezrównoważony rozwój OMGGS Ponadto brakuje wytycznych instytucjonalnych określających sposób procedowania przez gminy, które byłyby wiążące przy realizacji zapisów studium czy strategii MOF.</p>	<p>W obecnym stanie prawnym pełna integracja jest ograniczona, można próbować koordynować i harmonizować działania gmin. Obecnie w ograniczonym stopniu postulat ten jest realizowany dzięki mechanizmowi "dialogu terytorialnego" służb urzędu marszałkowskiego. Elementem integrującym działania mają być proponowane w SUMP OMGGS masterplany, a także wspólne standardy.</p>
182.	<p>Zwrócenie uwagi na konieczność tworzenia opracowań studialnych, zwłaszcza w okolicy węzłów integracyjnych. Przemysłane planowanie działań, poprzez rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych wokół węzłów będzie miało przełożenie nie tylko na zrównoważony rozwój miasta, ale także na odbiór przestrzeni przez mieszkańców i przyjezdnych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w ramach działania związanego z masterplanami.</p>
183.	<p>Rozmówczyni wskazuje na możliwość uwzględnienia niewykorzystywanych już infrastrukturalnie obszarów pokolejowych do lokalizacji nowych terenów przemysłowych, terenów pod lokalizację nowych firm i przedsiębiorstw.</p>	<p>Uwaga wpisuje się w założenia zrównoważonego rozwoju oraz tworzenia miast krótkich odległości. Proponowane w SUMP działania są spójne z uwagą i możliwe do realizacji</p>

		m.in. w ramach opracowywania masterplanów.
184.	W odniesieniu do rozwoju stref działalności gospodarczej w bliskości ciągów transportowych, pierwszorzędne powinno być wyznaczenie takich stref rozwoju działalności gospodarczego i zmapowanie ich względem obszaru metropolitalnego i dopiero wtedy planowanie rozwoju infrastruktury.	<p>Zadanie to może być realizowane poprzez aktualizację PZP WP (Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego).</p> <p>W strategii terytorialnej wskazano postulat aktualizacji danych dotyczących oferty inwestycyjnej OMGGS w formie danych przestrzennych. Inwentaryzacja stref działalności gospodarczej, w szczególności pod kątem rezerw terenów przeznaczonych pod te funkcje, może być realizowana w ramach monitorowania planowania gmin OMGGS.</p>
185.	Wątpliwa jest skuteczność wprowadzenia standardów metropolitalnych dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych z uwagi na niewystarczającą moc sprawczą opracowania.	<p>Działanie ma na celu wskazanie dobrych praktyk z zakresu kształtowania zabudowy, w tym określenie w dokumentach planistycznych wskaźników miejsc postojowych dla różnych środków transportu. Ich wdrażanie będzie opcjonalne dla samorządów jako jednostek, do których należy władztwo planistyczne na terenie gminy, jednak możliwe będzie uzależnienie wypłacania grantów ze środków UE od spełnienia standardów. Dodatkowo standardy mogą być wsparciem dla gmin, które mają ograniczone zasoby w zakresie planowania przestrzennego.</p>
186.	W zakresie organizowania nowych połączeń i linii związanych z rozwojem przestrzennym miasta podkreślono ograniczenia związane z określoną liczbą kilometrów i dofinansowaniem poszczególnych autobusów kursujących na wyznaczonych wcześniej trasach (nie jest możliwa zmiana trasy ze względu na przedmiot pozyskania dofinansowania).	W zakresie wzkm (wozokilometrów) być może trzeba będzie ponieść dodatkowe nakłady na uruchomienie nowych linii.
187.	Po usunięciu linii SKM nie ma wygodnego i szybkiego połączenia Malborka z rdzeniem Metropolii. Miasto to jest marginalizowane komunikacyjnie pod względem połączeń kolejowych z Trójmiastem i z powodu braku obwodnicy miasta.	Uwaga ma charakter opinii, jednak SUMP zawiera działania, które mają wzmocnić pozycję samorządów lokalnych w relacjach ze spółkami kolejowymi oraz organizatorem wojewódzkiego transportu kolejowego. Efektem takich działań jak utworzenie

		Metropolitalnego/Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego czy wprowadzenie finansowania połączeń kolejowych przez gminy ma być poprawa oferty dla pasażerów (w tym również mieszkańców Malborka).
188.	Program FALA nie uwzględnia zróżnicowania kosztów związanych z wprowadzeniem określonych zmian transportowych ze względu na obszar działania. Z perspektywy mniejszych samorządów wprowadzenie takiego rozwiązania jest często nieopłacalne (koszty przewyższają korzyści i wprowadzają nierówny poziom finansowania usług transportowych).	Uwaga uwzględniona. Zaproponowano realizację działania pod nazwą "Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego".
189.	Rozmówca zgadza się z działaniem związanym z przekazaniem zarządzania transportem zbiorowym zewnętrznej jednostce w ramach OMGGS, pod warunkiem zachowania ilości i jakości świadczonych usług.	Uwaga uwzględniona. W działaniu dotyczącym "Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego" dodano zapis "Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług".
190.	Na terenie województwa czy też OMGGS powinno się delimitować obszary, które miałyby zdiagnozowane cechy charakterystyczne w formie mocnych i słabych stron. Takie opracowanie, odpowiednio przygotowane i zmapowane na potrzeby OMGGS mogłoby być podstawą do określania działań odpowiednich dla danej strefy i stanowiłoby fundament do pozyskiwania środków. W rezultacie rozwój całego OMGGS odbywałby się w sposób zharmonizowany i jednorodny.	Opracowanie SUMP bazuje na wprowadzeniu strefowania oraz określenia potrzeb w zależności od lokalizacji gmin w strukturze Metropolii oraz roli w systemie transportowym. Podziały środków obecnie następują w oparciu o dokumenty strategiczne dla poszczególnych MOF i są koordynowane przez marszałka województwa.
191.	W zakresie poprawy atrakcyjności zrównoważonej mobilności dla obszaru OMGGS wskazana jest analiza rozwiązań z innych miast na świecie. Kluczowa jest diagnoza potrzeb, określenie rozwiązań i na ich podstawie wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za dane działania kończąc na odpowiedniej koordynacji działań. W ramach współpracy	Wstępny projekt SUMP OMGGS został wykonany w oparciu o raport diagnostyczny, który odpowiada na te postulaty.

	OMGGS, powinny powstać wytyczne, które przełożone zostaną na finansowanie.	
192.	W odniesieniu do standaryzacji opracowań planistycznych na obszarze OMGGS oraz do ogółu proponowanych działań w SUMP z zakresu planowania przestrzennego, nie powinno się wskazywać takich działań ze względu na możliwą ich nieaktualność lub nietrafność względem nadchodzącej zmiany ustawy o planowaniu przestrzennym.	Uwaga uwzględniona częściowo. Ostateczny kształt reformy planowania przestrzennego oraz jej skutki są trudne do przewidzenia. Moment obowiązkowej wymiany dokumentów planistycznych jest niepowtarzalną w perspektywie kilkunastu lat okazją na ich harmonizację i ujednoczenie. Dlatego w razie, gdyby ustawa w ostatecznej formie nie określała jednoznacznie stosowanych oznaczeń, proponujemy pozostawić to działanie jako wariantowe. W opisie realizacji działania 6.2.1. wprowadzono zapis: "a) W przypadku reformy planowania przestrzennego, o ile takie oznaczenia nie zostaną jednoznacznie wskazane na poziomie krajowym, opracowanie jednolitych standardów dla oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych. Standardy powinny być opracowane przy współdziałaniu samorządów OMGGS".
193.	Nie ma potrzeby, aby wyznaczać metropolitalne standardy opracowań planistycznych, ponieważ to wszystko prawdopodobnie ureguluje znowelizowana ustawa. Podobnie z kwestiami cyfryzacji i dialogu z mieszkańcami – są one regulowane ustawowo. Analogicznie, w odniesieniu do tworzenia metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych, ustawa będzie zakładała określanie lokalizacji nowych terenów w dobrym dostępie do usług i transportu.	J.w. W działaniu 6.1.5. uzupełniono opis: "a) Wypracowanie zbioru dobrych praktyk i mechanizmu uwzględnienia potencjału mobilnościowego wynikającego z infrastruktury transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy dokumentów planistycznych (intensywności zabudowy w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej, dostępność do przystanków transportu zbiorowego oraz usług społecznych), o ile takie standardy nie zostaną wprowadzone na poziomie krajowym. W szczególności standardy powinny dotyczyć dostępności do przystanków transportu zbiorowego". W zakresie standardów dostępności zgodnie z projektem ustawy, określone będą jedynie standardy związane z dostępnością do szkół i terenów zieleni

		<p>publicznej. Opcjonalnie, gminy mogą ustalić „zasady zapewnienia dostępu do przedszkola, żłobka, ambulatorium podstawowej opieki zdrowotnej, biblioteki, domu kultury, domu pomocy społecznej, urządzonego terenu sportu, przystanku publicznego transportu zbiorowego, placówki pocztowej, apteki oraz posterunku policji lub posterunku jednostki ochrony przeciwpożarowej”. Wymienione obiekty, a w szczególności przystanki transportu zbiorowego, mogą być przedmiotem wspólnych standardów OMGGS.</p>
194.	<p>Jeśli ustawa zostanie przyjęta, to nałoży ona nowe obowiązki na gminy, a działania związane z koniecznością cyfryzacji i tworzeniem planów ogólnych nałożą się z działaniami określonymi w SUMP. Nawet w większych jednostkach, takich jak BRG, nie ma odpowiedniej liczby wykształconego personelu, który miałby odpowiadać np. za wprowadzanie MPZP do baz danych.</p>	<p>Ostateczny kształt reformy planowania przestrzennego oraz jej skutki są trudne do przewidzenia. Moment obowiązkowej wymiany dokumentów planistycznych jest niepowtarzalną w perspektywie kilkunastu lat okazją na ich harmonizację i ujednoczenie. Proponowane w SUMP OMGGS działania mają, m.in. na celu zapewnienie wsparcia merytorycznego dla mniejszych samorządów, w tym również przy opracowywaniu nowych dokumentów planistycznych. Sama rozmowa o wypracowaniu wspólnych standardów oznaczeń (o ile ustawa ich jednoznacznie nie określi) może być okazją do wymiany doświadczeń i harmonizacji dokumentów (nawet częściowej) już na etapie roboczym opracowywania standardów oznaczeń w dokumentach lub standardów dostępności usług i transportu zbiorowego.</p>
195.	<p>Jeśli powstanie wspólna baza danych, to powinna zostać powołana jednostka odpowiedzialna za wprowadzanie danych, sprawdzanie ich aktualności i pomoc przy wprowadzaniu danych przez gminy. Konieczne jest przede wszystkim wyznaczenie jednostki odpowiedzialnej za zarządzanie i prowadzenie wspólnej platformy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Działanie zakłada współpracę OMGGS i UMWP w celu utworzenie jednostki zajmującej się zbieraniem i przetwarzaniem danych. Na obecnym etapie nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie, kto i w jakim zakresie powinien gromadzić i przetwarzać dane, jednak dostęp do spójnej bazy danych jest podstawą do rozwoju przestrzennego oraz rozwoju zrównoważonej mobilności w Metropolii.</p>
196.	<p>Wprowadzenie bilansu metropolitalnego w ramach SUMP jest błędnym działaniem.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo.</p>

Wzór na obliczenie bilansu narzucać będzie ustawa. Bilans ten nie powinien być opracowywany na poziomie metropolitalnym, ponieważ każda gmina i tak będzie zobowiązana do obliczenia tego przy okazji uchwalania planów ogólnych. Jeśli ten bilans nie będzie im się zgadzać, to będą musieli ograniczyć pewne tereny inwestycyjne. W ramach SUMP dla OMGGS, w zakresie standaryzacji powinno się korzystać z gotowych wzorów na poziomie krajowym, a nie powielać działania wynikające z ustawy.

Sama realizacja bilansu jest obowiązkiem gminnym i jeśli zakres, źródła danych oraz obowiązek publikacji danych będzie wskazany w ustawie, tworzenie wtórnych opracowań na poziomie OMGGS nie ma sensu.

Z perspektywy planowania i modelowania ruchu zasadnym działaniem będzie weryfikacja i harmonizacja danych. Pod tym kątem nadal istnieje potrzeba prowadzenia obserwacji działań gmin z poziomu metropolii (ustalenia przez nich rezerw) oraz oceny perspektyw ich realizacji (dane demograficzne, monitoring ruchu budowlanego).

Opis działania 6.1.1. zmieniono na:

“a) Zbieranie i harmonizacja planów ogólnych lub innych analogicznych dokumentów planistycznych gmin OMGGS w celu wykonania tzw. Bilansu Metropolitalnego, czyli zestawienia bilansów (powierzchni terenów przeznaczonych pod zabudowę, ich funkcji i lokalizacji, przewidywanej liczba mieszkańców itd.) dla poszczególnych samorządów OMGGS.

b) Wykorzystanie wyników Bilansu Metropolitalnego w opracowaniach metropolitalnych, a także udostępnianie jego wyników samorządom OMGGS.

c) Aktualizacja Bilansu Metropolitalnego co 5 lat (raz na kadencję).

d) Działanie powinno być realizowane wspólnie lub przy współpracy z regionalnymi służbami planistycznymi oraz samorządami OMGGS.

e) Działanie może być wykonane w ramach tworzenia metropolitalnej lub regionalnej bazy danych przestrzennych w ramach realizacji działania 4.3.2.”

197. Opracowania studialne mogą być bardzo wartościowym działaniem, jednak, aby zagwarantować ich efektywność potrzebne są duże środki finansowe, co znacznie utrudnia wykonywanie takich opracowań w mniejszych gminach. OMGGS mógłby pomagać mniejszym samorządom w pozyskiwaniu dofinansowań na tworzenie takich opracowań.

Uwaga uwzględniona. W działaniu 6.2.3. dodano zapis: “b) Organizacja szkoleń z zakresu pozyskiwania i analizy danych, a także sposobu realizacji opracowań studialnych (działanie 6.1.3) oraz pozyskiwania na nie funduszy”.

<p>198. Brakuje współpracy pomiędzy gminami przy inwestycjach transgranicznych – ustalony pomiędzy gminami korytarz transportowy dla strategicznej inwestycji bywa zabudowywany przez jedną z gmin zabudową, co uniemożliwia jego realizację lub podwyższa koszty realizacji. Projekty transgraniczne mają największą szansę na powodzenie, jeśli wraz z projektem powiązana jest inwestycja (w krótkiej perspektywie czasowej).</p>	<p>Elementem transgranicznej współpracy są działania związane ze wzmocnieniem dialogu terytorialnego oraz wykonywaniem opracowań studialnych. W SUMP OMGGS zaproponowano, aby realizacja inwestycji ze środków UE była uzależniona od spójności inwestycji z opracowaniami studialnymi.</p>
<p>199. Problem na terenie OMGGS stanowi brak kontroli i współpracy przy wyznaczaniu przez gminy terenów pod zabudowę.</p>	<p>Odpowiedzią na ten problem ma być wzmocnienie formuły dialogu terytorialnego, wspólne opracowania studialne oraz standardy dostępności dla terenów mieszkaniowych.</p>
<p>200. Wyznaczanie terenów pod zabudowę i usługi powinno być uzależnione od istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej – wykonywanie opracowań planistycznych wyprzedzających działania.</p>	<p>Taką funkcję mają pełnić proponowane w punkcie 6.1.3. opracowania studialne wykonywane dla korytarzy transportowych, ich odcinków lub projektów studiów uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego (docelowo planów ogólnych) z uwzględnieniem proponowanych w SUMP OMGGS standardów, w ramach zadań własnych gmin.</p>
<p>201. SUMP nie powinien narzucać na gminy nowych obowiązków w kwestii planowania, lecz powinien im pomagać –np. poprzez organizację wspólnych szkoleń metropolitalnych.</p>	<p>Działanie 6.2.3. uwzględnia zapewnienie wsparcia dla gmin w zakresie planowania przestrzennego. Działania proponowane w obszarze 6 mają na celu zwiększenie spójności opracowań planistycznych w OMGGS i podniesienie ich jakości. Ich realizacja wpisuje się w obowiązki narzucone ustawowo na gminy, m.in. w zakresie ładu przestrzennego i ochrony środowiska.</p>
<p>202. Dodatkowym problemem w zakresie cyfryzacji i zbierania danych jest koszt ich pozyskania, wprowadzenia i utrzymywania w chmurze. Jeśli te plany mają być ujednolicone, to mniejsze gminy mogą sobie z tym nie poradzić. Być może metropolia powinna współpracować w tym kierunku z marszałkiem województwa, aby połączyć działania w tym zakresie. Proponowana baza danych może być również powieleniem Rejestru Urbanistycznego planowanego na poziomie krajowym w</p>	<p>Działanie zakłada współpracę OMGGS i UMWP w celu utworzenie jednostki zajmującej się zbieraniem i przetwarzaniem danych, również w zakresie jej finansowania. Dodano zapis: "f) Należy dążyć do spójności danych z zakresu planowania przestrzennego prezentowanych w metropolitalnym/ regionalnym systemie informacji przestrzennej a Rejestrem Urbanistycznym proponowanym w reformie planowania przestrzennego lub innym analogicznym</p>

	ramach reformy planowania przestrzennego.	rejestrze na poziomie krajowym. Dane gromadzone na poziomie metropolii/regionu, w przypadku funkcjonowania Rejestru Urbanistycznego, mogą mieć charakter uzupełniający do Rejestru”.
203.	W ramach nowelizacji ustawy o planowaniu i związanymi z nią nowymi obowiązkami gmin, jednostki powinny mieć możliwość wymiany doświadczeń i konsultacji.	Uwaga uwzględniona w działaniu 6.2.3. Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGG w zakresie integrowania planowania i mobilności.
204.	W zakresie poprawy kompetencji gmin dotyczących kwestii planistycznych, powinno się organizować różne szkolenia, warsztaty i spotkania, ale nie dla szeregowych pracowników urzędów gmin, lecz dla osób decyzyjnych i włodarzy, żeby pokazać im, jaki wpływ na rozwój gminy i całego OMGGG mają podejmowane przez nich decyzje. Dopiero potem należy szkolić personel, który będzie odpowiedzialny za opracowywanie dokumentów. Konieczne jest pokazywanie, szczególnie mniejszym gminom, że ze wspólnego myślenia płyną korzyści.	Uwaga uwzględniona w działaniu 6.2.3. Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGG w zakresie integrowania planowania i mobilności. Dodano zapis: “f) Odbiorcami szkoleń powinni być zarówno politycy, włodarze miast i gmin jak i urzędnicy zajmujący się planowaniem przestrzennym”.
205.	Zagadnienie Metropolitalnego Centrum Kompetencji jako platformy wymiany myśli i doświadczeń, wymaga rozszerzenia i uszczegółowienia (należy pokazywać, że całościowe myślenie daje korzyści). Pomysł jest jak najbardziej trafiony, ale wymaga monitorowania, cyklicznego usprawniania i aktualizowania.	Uwaga uwzględniona w działaniu 5.1.9.
206.	Zapisy co do podmiotu odpowiedzialnego za realizację działania powinny być uniwersalne, nie jest konieczne wskazywanie konkretnych jednostek, gdyż może się to zmienić na przestrzeni lat. Rekomendowane jest wskazanie np. zamiast BRG miasta Gdańsk.	Uwaga uwzględniona. W tabeli z rozwinięciem skrótów dodano zapis: “W przypadku zmian organizacyjnych, zmiany nazwy lub zakończenia działalności któregoś ze wskazanych podmiotów, odpowiedzialnych za realizację lub będącego partnerem w realizacji działania będzie podmiot lub podmioty, które przejmą kompetencje wskazanego w tabeli podmiotu”.

6.3. Uwagi ze spotkań konsultacyjnych

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGG
207.	Konieczne jest zwiększenie nacisku na narzędzia pozwalające wzmocnić integrację	Narzędziem pozwalającym wzmocnić integrację transportu międzygminnego

<p>transportu międzygminnego oraz zachęcenie gmin w powiecie gdańskim do tej integracji i współpracy. Niektóre gminy nie są ani aktywne, ani zainteresowane taką współpracą. Czy i jakie mechanizmy w tym zakresie przewiduje SUMP?</p>	<p>jest rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania związku metropolitalnego lub możliwości utworzenia związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego oraz utworzenia Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego. Przy obecnych rozwiązaniach prawnych współpraca samorządów jest dobrowolna, a do współpracy w większym stopniu obligowałaby ustawa metropolitalna przy motywacji finansowej, jaką za sobą niesie. Zachętą może być też aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego, które wskazałyby koszty takiej integracji, a także oszczędności i korzyści z niej wynikające.</p>
<p>208. Brak ustawy metropolitalnej uniemożliwia integrację transportu zbiorowego w OMGGS. Jakie działania w tym zakresie proponuje SUMP OMGGS do czasu przyjęcia tej ustawy przez rząd?</p>	<p>Narzędziem pozwalającym wzmocnić integrację transportu międzygminnego jest rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania związku metropolitalnego lub możliwości utworzenia związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego. Zachętą może być aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego, które wskazałyby koszty takiej integracji, a także oszczędności i korzyści z niej wynikające.</p>
<p>209. Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP wydają się być zbyt miękkim działaniem. Powinien powstać dodatkowo specjalny zespół, który będzie odpowiedzialny za proces wdrażania SUMP.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W ramach systemu wdrażania SUMP OMGGS zaproponowano funkcjonowanie Zespołu ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Gdańsk-Gdynia-Sopot.</p>
<p>210. Brakuje wiat oraz innych elementów chroniących przed wiatrem i deszczem na wielu przystankach, w tym na przystankach kolejowych.</p>	<p>W SUMP jest zawarte działanie 1.2.1 Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, które obejmuje lepsze wyposażenie przystanków transportu zbiorowego oraz jednolity standard przystanków.</p>

211.	Należy ponownie przyrzeć się sytuacji gminy Skarszewy i zaproponować konkretne działania polepszające dostępność transportową i połączenia z innymi ośrodkami (głównie z Trójmiastem).	Uwaga uwzględniona poprzez propozycję linii metropolitalnej.
212.	Brakuje węzłów przesiadkowych i parkingów strategicznych (P&R, B&R) na terenie gminy Skarszewy.	Na mapie docelowego stanu systemu rowerowego w gminie Skarszewy uwzględniony jest "główny parking rowerowy" oraz "inna rowerowa infrastruktura punktowa", w ramach której uwzględnione są częściowo istniejące Miejsca Obsługi Rowerzystów oraz inne elementy infrastruktury punktowej zidentyfikowane w ramach przeprowadzonej Diagnozy.
213.	Konieczne jest zwiększenie nacisku na urozmaicanie usług wokół węzłów integracyjnych, np. punktami gastronomicznymi.	Uwaga uwzględniona w działaniach nr 6.1.2. i 6.1.4. oraz 5.3.1. Pierwsze dwa działania dotyczą rozwoju przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność, w tym tworzenie wokół węzłów przesiadkowych lokalnych centrów, m.in. poprzez lokalizację w ich obrębie usług. Trzecie działanie dotyczy dobrych praktyk zawartych w metropolitalnych standardach dotyczących zagospodarowania przestrzeni przy węzłach przesiadkowych.
214.	Ciągi piesze i rowerowe powinny być oddzielone od jezdni zielenią (drzewa, krzewy, donice z zielenią).	Uwaga uwzględniona. W działaniu 2.1.1. dodano zapis: "Przy realizacji projektów należy dbać o jak najszerze, ale również właściwe uwzględnianie zieleni, w tym m.in. pozostawianie jak największej ilości zieleni istniejącej, stosowanie zieleni jako separacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych, prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych możliwie po jak najbardziej zielonych terenach oraz stosowanie rozwiązań z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury.
215.	Należy wykorzystać naturalnie pofałdowany obszar Kaszub przy budowie bezpiecznych kładek pieszych i rowerowych nad ruchliwymi drogami.	Kwestia uwzględniania kładek, w tym jako alternatywnych tras przekraczających istotne szlaki transportowe (np. nad drogą S7), szczegółowo uwzględniono w Diagnozie. Takie rozwiązania uwzględniono także w Planie Działań w działaniu 2.1.1.

216.	Konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dodatkowe i jednolite oznakowanie przejść dla pieszych.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis, zgodnie z którym infrastruktura drogowa i jej oznakowanie powinna stosować się do ogólnokrajowych Wytycznych WR-D.
217.	Konieczne jest doprecyzowanie założeń metropolitalnej polityki parkingowej - kto powinien ją opracowywać i w jakim zakresie?	Polityka parkingowa w założeniu SUMP powinna być jednolita (jedna) dla całego OMGGS. Dlatego na tym szczeblu powinna być opracowywana, w zakresie uwzględniającym specyficzne uwarunkowania poszczególnych obszarów, w porozumieniu z ich przedstawicielami.
218.	Można się obawiać, że SUMP OMGGS będzie kolejnym dokumentem "odstawionym na półkę".	Uwaga uwzględniona. W dokumencie zaproponowano proces monitorowania i ewaluacji dokumentu. Efekty realizacji powinny być oceniane co dwa-trzy lata.
219.	W projekcie SUMP zabrakło transportowych powiązań zewnętrznych, skupiono się głównie na połączeniach wewnętrznych. W organizacji transportu w OMGGS należy uwzględnić połączenia krajowe i regionalne, aby planowane połączenia metropolitalne uzupełniały się z pozostałymi. Jeśli kluczowy węzeł przesiadkowy znajduje się tuż za granicą metropolii, to planowane połączenie metropolitalne powinno go uwzględniać.	Proponowane działania dotyczące integracji rozkładów jazdy różnych środków transportu, zakładają także uwzględnienie powiązań zewnętrznych (np. kursów kolei dalekobieżnej). Podkreślić jednak należy, że SUMP dotyczy przede wszystkim powiązań transportowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego, czyli OMGGS.
220.	Powołanie Metropolitalnego Zarządu Transportu jest dobrym pomysłem, lecz w obecnych uwarunkowaniach prawnych (brak ustawy o związku metropolitalnym) utworzenie takiego zarządu może być trudne do realizacji. Ta trudność wynika m.in. z konieczności dobrowolnej współpracy wszystkich samorządów, a te w ocenie uczestników spotkania mają różne podejście do organizacji transportu zbiorowego i jego finansowania. Tym, co miałyby zachęcić samorzady do współpracy, byłyby dodatkowe środki na transport zbiorowy wynikające z utworzenia Związku Metropolitalnego (np. jako jedyne możliwe obecnie rozwiązanie wskazano lobbowanie na rzecz rozwoju kolei aglomeracyjnej, m.in. poprzez dostosowanie taboru do popytu lub zwiększenie liczby połączeń).	Współpraca w zakresie wspólnego organizowania transportu oraz tworzenia wspólnej oferty transportowej jest możliwa już na obecnym etapie, nawet bez przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym. Działania, dzięki którym taka integracja byłaby możliwa, zostały wskazane w SUMP OMGGS.
221.	Dobrym wzorem dla połączeń metropolitalnych są te funkcjonujące	Uwaga ma charakter opinii. Autorzy opracowania zgadzają się, że

<p>na czeskich Morawach (https://www.idsjmk.cz/en/).</p>	<p>zintegrowana sieć PTZ południowomorawskiego kraju w Republice Czeskiej może być dobrym przykładem, ale nie jedynym.</p>
<p>222. W kwestii integracji transportu zbiorowego i systemów rowerowych pytano, jak takie działanie ma być realizowane.</p>	<p>Integracja systemów transportu zbiorowego i rowerowego została uwzględniona w działaniu 1.3.1. oraz 2.2.2. Uwzględniono integrację przestrzenną (zapewnienie dojazdu do węzłów przesiadkowych rowerem), punktową (zapewnienie parkingów rowerowych), taryfową (zapewnienie możliwości i cenowej dostępności przewozu w taryfach/regulaminach) oraz techniczną/taborową (zapewnienie fizycznej możliwości przewozu rowerów środkami transportu publicznego - wyznaczone miejsca dla rowerów, przystosowanie wnętrza pojazdów do możliwości przewozu rowerów).</p>
<p>223. Miejscowości Czaple pod Gdańskiem jest wykluczona komunikacyjnie. Jako słabo skomunikowane wskazano również gminę Przodkowo i wieś Banino.</p>	<p>Wymienione w uwadze miejscowości mogą posłużyć jako przykład lokalizacji, gdzie sieć transportu zbiorowego z jednej strony "nie nadąża" za rozwojem nowej zabudowy, z drugiej - zagospodarowanie terenu (osiedla domów jednorodzinnych bez wyznaczenia dostatecznych korytarzy drogowych) utrudnia efektywne przeprowadzenie linii PTZ. Dokument próbuje wskazać rozwiązania tego typu problemów, powszechnych w obszarze okołordzeniowym metropolii.</p>
<p>224. Przewozy szkolne są niedostosowane do planu zajęć w szkołach (trasa Przodkowo-Kartuzy-Szymbark).</p>	<p>Uwaga zbyt szczegółowa jak na zakres opracowania. SUMP proponuje rozwiązanie polegające na zastąpieniu linii komercyjnych (jak na przytaczanej trasie) liniami użyteczności publicznej, ze zwiększeniem liczby kursów oraz odpowiednim dostosowaniem rozkładu jazdy.</p>
<p>225. Konieczny jest dalszy rozwój PKM, czyli większe dostosowanie taboru do popytu, zwiększanie liczby połączeń na poszczególnych trasach. Tylko przy odpowiednio częstych połączeniach na obszarze całej metropolii, m.in. po to, aby pociągi nie były przepełnione, możliwy będzie istotny wzrost w udziale podróży autobusami i koleją.</p>	<p>Wśród zaproponowanych działań znajdują się te uwzględniające zarówno proponowane i planowane kierunki rozwoju kolei aglomeracyjnej (w tym PKM), jak i zakupu nowoczesnego taboru kolejowego. Zakładamy, że wzmocnienie wpływu samorządów szczebla lokalnego na ofertę przewoźników kolejowych (czemu służyć mają zaproponowane</p>

		rozwiązania organizacyjne) zapewni nie tylko uruchomienie połączeń w odpowiednich relacjach, ale także zagwarantuje odpowiednią ich częstotliwość i obsługę taborem o standardzie przystosowanym do popytu.
226.	Zapisy projektu SUMP są stygmatyzujące dla mieszkańców przedmieść w kwestii wyboru miejsca zamieszkania.	Tereny podmiejskie są najbardziej dynamicznie rozwijającymi się obszarami OMGGs, przy jednocześnie niskiej sprawczości samorządów w kwestii kształtowania spójnej i uporządkowanej zabudowy. To skutkuje występowaniem w tych obszarach wielu problemów, które mają swoje przełożenie na dostępność do transportu zbiorowego oraz możliwość organizacji efektywnego transportu zbiorowego. Zaproponowane działania mają odpowiedzieć na te problemy. Celem SUMP jest poprawa jakości wszystkich miejsc zamieszkania. Dokument SUMP nie stygmatyzuje osób, które wybrały przedmieścia jako miejsce swojego zamieszkania, ale proponuje działania, które mogą poprawić ich sytuację transportową.
227.	Brakuje koordynacji działań przy budowie węzłów integracyjnych, na przykład - Gdańsk Rębiechowo to węzeł z dala od zabudowań, bez linii dowozowych, ponieważ droga obsługująca węzeł nie spełnia warunków pozwalających na dojazd autobusu do węzła.	SUMP promuje koordynację działań w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego oraz transportu zbiorowego. Zaproponowano działania związane z ustandaryzowaniem wyposażenia węzłów przesiadkowych, lokalizowaniem zabudowy w dobrym dostępie do węzłów oraz tworzenie studiów zagospodarowania głównych korytarzy transportowych w celu optymalnego rozwoju przestrzennego tych terenów.
228.	Konieczne jest odpowiednie wyposażenie węzłów integracyjnych dla rowerzystów, m.in. w zadaszone i monitorowane parkingi dla rowerów.	Zagadnienie zostało uwzględnione w każdym opracowaniu składającym się na SUMP.
229.	Część uczestników zaproponowała likwidację linii 126 Żukowo-Gdańsk na rzecz utworzenia linii dowozowych do węzła Gdańsk Rębiechowo. W opinii innych uczestników, choć przejazd autobusem w godzinach szczytu jest utrudniony ze względu na korki, dzięki jego	Uwaga zbyt szczegółowa na zakres SUMP. Odpowiedź na podobne zagadnienia w wysokim stopniu da model ruchu, analiza spóźnień na linii 126 oraz analiza napełnienia autobusów na tej linii. Podmiotem kompetentnym do przeprowadzenia tych analiz oraz

	funkcjonowaniu posiadają oni więcej możliwości na odbycie podróży.	reorganizacji siatki połączeń jest obecny organizator transportu - ZTM Gdańsk. Wspomagająco może on posłużyć się metropolitalnym modelem ruchu (elementem SUMP).
230.	Należy unikać kosztownych pomyłek, takich jak brak uwzględnienia autobusów przegubowych w budowie dróg dojazdowych do węzłów integracyjnych (Gdańsk Rębiechowo).	Analogicznie do odp. w uwadze nr 227.
231.	Niezrozumiałe są decyzje Zarządu Dróg Wojewódzkich, który swoimi ustaleniami utrudnia często budowę lub przebudowę dróg rowerowych (brak koordynacji) oraz wprowadza zakaz przemieszczania się rowerem w ruchu ogólnym.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono działanie dotyczące współpracy zarządców dróg i ruchu o budowę i przebudowę sieci dróg rowerowych oraz możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury do przemieszczania się rowerem w ruchu ogólnym.
232.	Istnieje potrzeba stworzenia katalogu dobrych praktyk związanych z infrastrukturą rowerową dla samorządów. Wsparciem dla mniejszych gmin w kształtowaniu tras rowerowych i pieszych mogłaby być jednostka metropolitalna wspomagająca je w tym zakresie.	Uwaga uwzględniona. Rozszerzono propozycję rozwoju oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji o temat rozwoju mobilności aktywnej.
233.	Konieczne jest zwiększenie nacisku na współpracę międzygminną przy budowie i wyznaczaniu tras rowerowych - obecnie wiele tras nagle się kończy na granicach gmin. Jako obszary braku ciągłości dróg rowerowych wskazano gminę Stężycza oraz połączenie drogowe z Sierakowic do Trójmiasta. Wymieniono także połączenie z Osowej do Banina.	W każdym opracowaniu, które składa się na SUMP, podkreślono konieczność uzyskania spójnej sieci rowerowej, nie tylko w skali poszczególnych miejscowości/gmin, ale również w skali całego OMGGS, a także w połączeniach poza nim. Zarówno w opisach i zaleceniach, jak i działaniach, podkreślono konieczność współpracy ponadobszarowej (w różnej skali) w celu właściwego projektowania ciągów komunikacyjnych, aby tworzyły one spójną, logiczną i funkcjonalną całość.
234.	Liczne działania dotyczące UTO i rowerowych systemów współdzielonych na obszarach wiejskich i podmiejskich gmin będą trudne do wdrożenia i zastosowania ze względu na peryferyjność tych obszarów.	Działania dot. UTO i pojazdów współdzielonych będą się skupiać na bardziej zurbanizowanych obszarach OMGGS. Dopuszcza się jednak ich rozszerzanie na obszary mniej zurbanizowane, w zależności od zidentyfikowanych w ramach audytów i konsultacji potrzeb.
235.	Jednym z postulatów dotyczących rozwoju układu drogowego, m.in. budowy tzw. obwodnicy Banina, była potrzeba	Kwestie związane z weryfikacją obwodnicy Banina zostały ujęte w działaniu dotyczącym

	<p>weryfikacji, czy rozbudowa drogi będzie ułatwieniem dla mieszkańców tego obszaru oraz w jakim przekroju powinna być zrealizowana. Pojawiła się obawa, że rozbudowa układu drogowego w tym miejscu wprowadzi intensywny ruch samochodowy między istniejącą zabudowę mieszkaniową.</p>	<p>przeprowadzenia procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności.</p>
<p>236. Należy zwrócić uwagę na zły stan techniczny taboru, ograniczone możliwości przewozu bagażu czy roweru, niedostosowanie wielkości taboru.</p>	<p>Zaproponowane w SUMP działania mają zagwarantować pozyskiwanie nowoczesnego taboru kolejowego przystosowanego zarówno do wielkości popytu na usługi przewozowe, jak również do potrzeb osób o ograniczonej mobilności czy też pasażerów przewożących duży bagaż lub rower. Służyć temu ma m.in. działanie mające zwiększyć wpływ samorządów szczebla lokalnego na ofertę przewoźników kolejowych oraz umożliwiające wsparcie zakupu nowoczesnego taboru kolejowego przez JST OMGGG (który będzie musiał spełniać wszelkie unijne normy dotyczące m.in. dostępności). Także w zakresie transportu autobusowego dokument zakłada szeroko rozumianą poprawę sytuacji m.in. w kwestiach, które porusza treść uwagi.</p>	
<p>237. Istnieje tzw. "pustynia komunikacyjna" wokół Łęborka (szczególnie widoczna w weekendy) - nie ma komunikacji zbiorowej regionalnej, promieniście odchodzącej od Łęborka w takich kierunkach jak np. Nowęcín czy Łeba.</p>	<p>W dokumencie zaproponowano działania uwzględniające ten postulat, m.in. działanie "Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego" i wyznaczenie linii metropolitalnych.</p>	
<p>238. Niezbędne jest uszczegółowienie na czym ma polegać współpraca zarządców dróg i samorządów. W kontekście współpracy zarządców pojawił się pomysł wprowadzenia liczników na światłach przy przejściach dla pieszych, które wpływają korzystnie na płynność ruchu w centrum i ułatwiają przemieszczanie się po mieście, np. w Słupsku.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W działaniu dotyczącym współpracy zarządców dróg i ruchu dodano zapis na temat wymiany doświadczeń z zakresu zarządzania i upływniania ruchu. Doprecyzowano, że współpraca może się odbywać zarówno poprzez spotkania zespołu tematycznego, jak i stworzenie wspólnej bazy danych pomiędzy podmiotami w ramach Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych.</p>	
<p>239. Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na konieczność dostosowania infrastruktury</p>	<p>W dokumencie zaproponowano działania uwzględniające ten postulat -</p>	

	służącej do obsługi podróżnych (takiej jak przystanki) do użytkowania przez osoby ze specjalnymi potrzebami.	wszelkie prace modernizacyjne, rewitalizacyjne oraz budowa nowej infrastruktury uwzględnia potrzeby osób o ograniczonej mobilności (pasażerów z niepełnosprawnościami, osoby z problemami w poruszaniu się, pasażerów podróżujących z wózkami dziecięcymi i dużym bagażem itd.). Dodano osobne działanie dotyczące poprawy dostępności infrastruktury i pojazdów PTZ dla osób z ograniczoną mobilnością.
240.	Jako kryteria dostępności transportu zbiorowego, ale też ogólnie systemów transportowych, wskazano dostępność przystanków komunikacji zbiorowej w większych miastach oraz zapewnienie dobrego dostępu PTZ do SOR czy urzędów miast. Czy SUMP analizuje dostępność takich obiektów?	SUMP nie analizuje dostępności konkretnych POI (potencjalnych celów podróży), natomiast w działaniach jest zapisany audyt lokalizacji przystanków i w razie potrzeby ich przenoszenie bądź lokalizowanie nowych w ten sposób, aby ułatwić dotarcie do tego typu obiektów.
241.	Poproszono o uszczegółowienie infrastruktury planowanej w ramach węzłów, ze wskazaniem konieczności budowy stref Park&Ride uwzględniających zarówno użytkowników samochodów prywatnych, jak i tych korzystających z rowerów.	Infrastruktura konieczna w ramach węzłów przesiadkowych jest opisana w Regionalnym Planie Transportowym i w dokumentach OMGGs, a SUMP jest spójny z powyższymi dokumentami.
242.	Wśród uczestników pojawiła się propozycja przeprowadzenia kampanii ukazującej problem parkowania samochodów dostawczych, audytu przestrzeni pod kątem obsługi dostaw do sklepów i zaproponowania rozwiązań będących odpowiedzią na problemy zdiagnozowane w poszczególnych lokalizacjach.	Proponowane działania będą elementem Planów Zrównoważonej Logistyki Miejskiej - uszczegółowiono opis działania.
243.	Pojawiło się pytanie o zasadność działania określonego jako integracja taryfowo-biletowa na terenie całej metropolii w kontekście miasta Malbork, które ma bezpłatną komunikację zbiorową i nie jest częścią programu FALA.	Jednym z założeń dokumentu SUMP jest dostosowanie działań do poszczególnych stref metropolii. Może to oznaczać, że integracja taryfowo-biletowa nie będzie odbywała się w ramach jednego zarządu, tylko na zasadzie współpracy organizatorów i przewoźników, harmonizacji rozkładów jazdy oraz wymiany informacji. Ponadto należy zaznaczyć, że Malbork znajduje się w jednej strefie z miastami Łębork i Wejherowo, które będą należały do systemu FALA. Warto wspomnieć też, że pełna integracja w obszarze metropolitalnym będzie sprzyjała wyższej jakości usług

		świadczonych w ramach transportu zbiorowego.
244.	Zwrócono uwagę na znaczną liczbę osób podróżujących do pracy do Trójmiasta i na zbyt mało regionalnych połączeń kolejowych z Malborka w tym kierunku, szczególnie w godzinach wieczornych.	Zaproponowane działania organizacyjne mają na celu zwiększenie wpływu samorządów szczebla lokalnego na ofertę przewoźników kolejowych zapewniających przewozy regionalne i aglomeracyjne w OMGGS (m.in. współfinansowanie przewozów). Efektem ich realizacji ma być zwiększenie liczby połączeń w ciągu doby, również w godzinach wieczornych.
245.	Uwaga odnośnie dobrze funkcjonującej komunikacji zbiorowej w obrębie Malborka. Malbork jest miastem kompaktowym, w którym podróże piesze, bezpłatna komunikacja oraz hulajnogi elektryczne w pełni zaspokajają potrzeby w zakresie przemieszczania się mieszkańców miasta. W Malborku nie ma potrzeby rozwijania systemu roweru współdzielonego.	Uwaga ma charakter opinii. Ewentualne rozwijanie oferty roweru współdzielonego będzie konsultowane z mieszkańcami i poddane audytowi zapotrzebowania.
246.	W trakcie spotkania pojawiła się sugestia rozwoju wodnego połączenia na szlaku pętli żuławskiej, które otwarte sezonowo przez prywatnego operatora pełniłoby funkcję transportową i stanowiłoby atrakcję turystyczną.	Uwaga nieuwzględniona. Z opracowania pn.: "Wstępna koncepcja i ocena ekonomiczna uruchomienia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i dróg wodnych Deltę Wisły jako elementu publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego" wynika, iż ze względu na parametry żeglugowe odcinków pętli żuławskiej (Wisła, Martwa Wisła, Nogat, Szkarpawa) oraz potencjalnie niski wolumen popytu, zasadne jest funkcjonowanie pojedynczych, sezonowych połączeń realizowanych w weekendy. Tego typu połączenia mają charakter stricte komercyjny.
247.	W komentarzu uczestnicy podkreślili istotną rolę podróży rowerowych i pieszych w kontekście dotarcia do węzłów przesiadkowych i konieczność ich rozwoju oraz zwiększenia liczby miejsc do parkowania typu Park&Ride i Bike&Ride.	Zagadnienia przedstawione w uwadze zostały uwzględnione w ramach opracowywanego SUMP.
248.	Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych na obszarze OMGGS	Uwaga uwzględniona. Wskazano na potrzebę aktualizacji lub opracowania nowych standardów budowy, wyposażenia i w zakresie informacji pasażerskiej

	<p>zostały wydane w 2017 r. w celu ujednoczenia oznaczeń i elementów małej architektury 26 nowo powstających wtedy węzłów. [Uczestnicy spotkania nie byli świadomi funkcjonowania takich standardów.] Konieczna jest aktualizacja standardów dla węzłów integracyjnych w obrębie całej metropolii i bieżące monitorowanie ich wdrażania.</p>	<p>z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz częściowo dobrze funkcjonujących w metropolii rozwiązań (np. oznaczenia środków transportu). Obecne standardy wymagają co najmniej poprawy.</p>
<p>249. Wysłano propozycję wyznaczenia dróg rowerowych w ramach już istniejącej infrastruktury (wydzielenie z istniejącej jezdni) w celu poprawy spójności systemu dróg rowerowych w Malborku.</p>		<p>Zagadnienia przedstawione w uwadze zostały uwzględnione w ramach opracowywanego SUMP.</p>
<p>250. W komentarzu do nazwy pakietu pojawiła się propozycja zmiany drugiej części stwierdzenia na „a do sklepu chodzić pieszo”. Podkreślono, że „do parku” może sugerować jedynie rekreacyjny charakter odbywanej podróży.</p>		<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono nazwę pakietu.</p>
<p>251. [Dot. ruchu towarowego w Malborku przy braku obwodnicy] Pojawiły się propozycje, aby ruch towarowy w mieście kontrolować za pomocą regulacji, np. wprowadzenia ograniczeń wagowych dla pojazdów towarowych i wyznaczenia narzędzi do egzekwowania tych regulacji. Inny uczestnik uzupełnił, że należy dążyć do wyznaczenia dróg, które mogłyby przenosić ruch tranzytowy, aby na innych ulicach ruch uspokajać.</p>		<p>Dodano działanie 3.4.6. pn.: Kanalizacja ruchu pojazdów ciężkich na terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych.</p>
<p>252. Brak współpracy powiatu z przewoźnikiem w zakresie pozyskiwania dofinansowania ze środków krajowych. To utrudnia rozbudowę siatki połączeń i zwiększanie dostępności transportu zbiorowego. W ocenie rozmówcy potrzebne są szkolenia w zakresie pozyskiwania środków na rozwój transportu zbiorowego.</p>		<p>Uwaga uwzględniona. W ramach działania dotyczącego projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji dodano zapis dotyczący rozszerzenia oferty o tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności, np. finansowania transportu publicznego oraz pozyskiwania zewnętrznych dofinansowań.</p>
<p>253. [Dot. ruchu samochodowego na Mierzei Wiślanej] Sytuację mógłby poprawić rozwój transportu zbiorowego (więcej połączeń i przystanków) oraz wydzielenie dróg rowerowych i pieszych. Brakuje możliwości utworzenia przystanku transportu zbiorowego w rejonie przekopu Mierzei Wiślanej.</p>		<p>W ramach działań SUMP uwzględniono rozwój sieci rowerowej na Mierzei Wiślanej. Szczegóły widoczne są na mapie docelowego stanu sieci rowerowej oraz w opracowaniu diagnostycznym. Należy nawiązać współpracę z zarządcą drogi w celu wyznaczenia przystanków, zwłaszcza, że istnieje już infrastruktura na tym terenie (zatoki przystankowe).</p>

254.	Czy działania proponowane w SUMP OMGGS uwzględniają system FALA? Czy SUMP OMGGS przewiduje odrębny system biletowy?	Cele i działania określone w dokumencie SUMP mogą być realizowane m.in. poprzez funkcjonowanie systemu FALA, np. działanie pn. Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.). Natomiast SUMP określa, jak docelowo powinien funkcjonować system biletowy i jakie należy podjąć w tym kierunku działania, ale nie wskazuje konkretnego systemu lub narzędzia jego realizacji – to kompetencja samorządów, które działania te będą wykonywać.
255.	Działanie 1.1.1 powinno uwzględniać dostępność kolejową do Gdańska i Gdyni, a nie rdzenia. Obecnie liczba kursów do Gdyni jest zmniejszana, a do Gdańska zwiększana, co powoduje gorszą obsługę kolejową Gdyni, ale sytuacja wciąż jest dobra patrząc na te miasta łącznie jako rdzeń. Obsługa kolejowa powinna być zapewniana proporcjonalnie do wielkości miast, ale nie poniżej ich potencjału.	W opisie działania dopisano, że realizacja wymienionych inwestycji kolejowych ma na celu rozwój sieci połączeń kolejowych, a w efekcie poprawę oferty dla pasażera i stworzenie realnej alternatywy względem docierania do miast rdzenia metropolii przy wykorzystaniu motoryzacji indywidualnej.
256.	Ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej w Trójmieście wynikają z kolizyjnych przejazdów w dzielnicy Orunia. To problem, który od lat pozostaje nierozwiązany i istotnie ogranicza możliwość organizacji połączeń kolejowych, a także mobilność w dzielnicy.	Zaproponowane w Planie działania zakładają bliską współpracę pomiędzy samorządami OMGGS a podmiotami realizującymi kolejowe inwestycje infrastrukturalne na terenie obszaru metropolitalnego i w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Efektem ich realizacji powinno być szersze uwzględnianie lokalnej specyfiki podczas prowadzonych prac modernizacyjnych, rewitalizacyjnych i budowlanych, również, jeżeli chodzi o likwidację kolizji pomiędzy infrastrukturą kolejową oraz drogową, zmniejszającą przepustowość tak jednej, jak i drugiej.
257.	Przystanki transportu zbiorowego powinny być dostępne infrastrukturą pieszą.	Dostępność ta jest jednym z podstawowych zaleceń zawartych w SUMP, w działaniach dotyczących zarówno rozwoju sieci pieszej, jak i integracji systemów transportowych.
258.	Działania proponowane w SUMP OMGGS powinny uwzględniać audyty ciągów pieszych wiodących do kluczowych usług,	Zalecenie realizacji takich audytów zawarto w zaproponowanych w SUMP w działaniach dotyczących rozwoju sieci pieszej.

	np. szpitali (w tym trasy od przystanku autobusowego do szpitala).	
259.	Nowy tabor transportu zbiorowego powinien spełniać kryteria dostępności.	Jest to uwzględnione w SUMP.
260.	Powinno się wprowadzić ujednolicony standard przystankowy w metropolii.	Jest to uwzględnione w SUMP.
261.	W odniesieniu do uwzględnionych w SUMP OMGGS nowych połączeń transportu zbiorowego, np. kolei aglomeracyjnej do północnych dzielnic Gdyni i powiatu puckiego, zaproponowano wprowadzenie w dokumencie bardziej ogólnych zapisów, które wskażą na konieczność wprowadzenia takich połączeń, ale nie konkretnej formy realizacji (kolej/linie autobusowe/ tramwaj itd.).	Zaproponowano dopisanie w opisie działania 1.1.1 "lub innego wysokoefektywnego środka transportu (w zależności od wyników analiz popytowych)".
262.	W projekcie SUMP brakuje działań związanych z eliminacją „wąskich gardeł” na linii kolejowej, m.in. rozbudową linii SKM od Rumi do Wejherowa.	Zaproponowane w Planie działania zakładają bliską współpracę pomiędzy samorządami OMGGS a podmiotami realizującymi kolejowe inwestycje infrastrukturalne na terenie obszaru metropolitalnego i w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Efektem ich realizacji powinna być m.in. eliminacja wąskich gardeł w sieci kolejowej oraz budowa nowych odcinków linii kolejowych, zapewniających obsługę kolejną nowo powstających skupisk ludności.
263.	Należy uwzględnić w opisie działania jak mają funkcjonować standardy dostępności terenów mieszkaniowych do usług i transportu zbiorowego w OMGGS.	Uwaga uwzględniona. W opisie działania wskazano sposób wdrażania standardów.
264.	Należy wskazać węzeł Gdańsk Lipce oraz Gdańsk Kukawka jako kluczowe w kształtowaniu systemu transportowego w metropolii i jej rdzeniu, ponieważ dadzą one możliwość łatwej przesiadki na pociąg na głównych trasach wjazdowych do Gdańska.	Budowa węzła Gdańsk Kielnieńska (Kukawka) wskazana została w działaniu zakładającym zwiększanie dostępności rdzenia OMGGS transportem kolejowym - inwestycja określona jest tam jako kluczowa dla systemu transportowego metropolii i rdzenia. Węzeł przesiadkowy Gdańsk Lipce jest w fazie prac planistycznych. Zostanie wskazany w dokumencie w formie oznakowania na mapie.
265.	Transport wodny powinno się rozwijać również lokalnie w obrębie miast metropolii - to kwestia zapewnienia infrastruktury, która tego typu podróże by umożliwiała.	Uwaga nieuwzględniona. SUMP obejmuje działania o charakterze metropolitalnym (ruch pomiędzy miastami).

266.	Węzły przesiadkowe powinny skupiać wokół siebie różne usługi, również kulturalne oraz wykorzystywać potencjał do tworzenia tzw. hubów, takich jak kulturalno-naukowy hub na przystanku SKM Gdańsk Politechnika, który znajduje się w sąsiedztwie Opery Bałtyckiej i Politechniki Gdańskiej.	Takie działania są proponowane w Planie w ramach lokalizowania nowej i intensyfikacji istniejącej zabudowy oraz budowy wokół węzłów przesiadkowych lokalnych centrów skupiających, m.in. usługi publiczne i prywatne.
267.	Kryterium powierzchniowe w działaniu 6.1.2. – czy wielkość 0,5 ha to nie jest za mało? Wydaje się, że odpowiednimi wartościami są 1 lub 2 ha.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono na 2ha.
268.	W odniesieniu do działań mających na celu ustandaryzowanie opracowań planistycznych w OMGGS zasugerowano weryfikację proponowanego terminu realizacji tych działań (2025) ze względu na prawdopodobnie zbyt krótki czas realizacji.	Wskazano, że rok 2025 jest rokiem wypracowania wspólnych oznaczeń w dokumentach planistycznych. Ze względu na prawdopodobną reformę systemu planowania przestrzennego i wynikającą z niej zmianę dokumentów planistycznych w gminach OMGGS zwłoka w realizacji tego działania wpłynie na ograniczoną możliwość jego realizacji.
269.	W trakcie spotkania pojawiły się głosy wskazujące na uciążliwości, jakie generuje ruch towarowy, szczególnie w kontekście obsługi Portu Morskiego w Gdańsku. Wspomniano uciążliwość, którą powoduje przemieszczanie się ciężkich pojazdów po drogach lokalnych.	Działania celu operacyjnego 4.3. "Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego" mają odpowiedzieć na przedstawione problemy.
270.	Uczestnicy wskazali na niewystarczające działania związane z zielenią w SUMP OMGGS, a jest to istotny element poprawiający jakość miejsc zamieszkania. Wskazywane w trakcie spotkań rozwiązania, to m.in. zielone torowiska czy też drzewa w pasach drogowych.	Uwaga uwzględniona. W działaniach związanych z rozwojem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz pozostałej infrastruktury drogowej wskazano na konieczność zachowania istniejącej zieleni oraz kształtowania nowej, w tym wysokiej, a także np. tworzenie zielonych torowisk.
271.	Jako działanie do wpisania w SUMP OMGGS zaproponowano włączenie linii PKM do linii SKM nr 250 - chodzi o pełne wykorzystanie potencjału pociągów PKM jeżdżących na odcinku miejskim na terenie Trójmiasta.	Projekt na tym etapie jest mało sprecyzowany i na bardzo wstępnym etapie koncepcyjnym - np. jego szczegółów nie zna sama PKP SKM w Trójmieście (informacja pozyskana na bazie IDI z przedstawicielami spółki). SUMP nie zamyka się na dodatkowe inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej - w opisie działania 1.1.1 mamy zastrzeżenie dotyczące poszczególnych przedsięwzięć: "Lokalizacje i liczba planowanych lokalizacji może ulegać zmianie zgodnie

		z ustaleniami strategii regionalnych, rządowych oraz zamierzeniami zarządców infrastruktury kolejowej". Projekt taki może więc pojawić się w ramach aktualizacji SUMP.
272.	Podróżowanie na jednym bilecie w całej metropolii – kto miałby być emitentem takich biletów? Powinien się pojawić jeden emitent, ponieważ gdy będzie ich więcej ten system nie będzie wydajny i zintegrowany. Dodatkowo warto zwrócić uwagę na fakt, iż organizator nie jest wyłącznie od emitowania biletów, ale również od zlecenia i płacenia za przewozy poszczególnym przewoźnikom.	Uwaga ma charakter opinii. Emitentem biletów metropolitalnych miałby być Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu, a następnie powołany Zarząd Transportu. Wspomniane podmioty odpowiadałyby także za zlecenie i płacenie za przewozy poszczególnym przewoźnikom. Powyższe założenie zostało ujęte w działaniach 5.1.1 i 5.1.2
273.	Duże miasta dyktują mniejszym ośrodkom warunki związane z organizacją czy integracją transportu zbiorowego. Mniejszych gmin nie stać często po prostu na duże wydatki związane z efektywnym transportem zbiorowym.	Uwaga ma charakter opinii. Odpowiedzią na efektywne organizowanie publicznego transportu zbiorowego jest rozszerzenie kompetencji i zasięgu MZKZG, a później powołanie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego. Kwestie reprezentacji poszczególnych członków w związku określa statut, jednakże zwykle mają oni równe prawa głosu. Ponadto gmina w dalszym stopniu zachowuje możliwość kreowania oferty przewozowej na własnym terenie w zależności od możliwości finansowych czy pakietowania usług przewozowych (rośnie przy tym konkurencyjność rynku). Wprowadzenie jednego organizatora transportu pozwala też efektywniej wydatkować środki ze względu na efekt skali.
274.	Zwrócenie uwagi na kwestię kierowców transportu zbiorowego, których obecnie brakuje na rynku pracy. Często brani są przypadkowi ludzie do wykonywania tego zawodu. Aby pozyskać kierowców trzeba im zapewnić odpowiednie warunki pracy i wynagrodzenie.	Uwaga uwzględniona częściowo. Pomimo słusznych postulatów, dokument nie obejmuje kwestii szczegółów dotyczących warunków finansowych czy socjalnych zatrudnienia kierowców i motorniczych. Uwzględniona zostaje konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji kierowców (zwłaszcza w zakresie obsługi pasażerów czy reagowania w sytuacjach nadzwyczajnych), możliwości ich podnoszenia oraz ich weryfikacji - np. w ramach

		Metropolitalnego Centrum Kompetencji.
275.	Zwrócenie uwagi na cyberbezpieczeństwo, o które będzie trzeba zadbać przy okazji stworzenia zintegrowanego systemu biletowego dla metropolii w celu zapobiegania atakom hakerskim i wykradaniu danych osobowych i płatniczych.	Uwaga uwzględniona. Rozszerzono działanie dotyczące rozbudowy zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego o dbałość o cyberbezpieczeństwo systemu, w szczególności przeciw wykradaniu danych osobowych i płatniczych.
276.	Możliwości zakupu nowego taboru do obsługi transportu zbiorowego są obecnie bardzo ograniczone ze względu na mniej źródeł dofinansowania. Również koszty obsługi taboru stale rosną. Jeśli OMGGS lub inne ciało będzie organizować dofinansowania dla samorządów do zakupu taboru, należy pamiętać o mniejszych samorządach - kryteria otrzymania dofinansowania na zakup pojazdu (np. liczba wozokilometrów) bywają nieosiągalne dla mniejszych samorządów.	Obecnie podział ZIT został przydzielony na podstawie kryteriów per capita, kryteria przydziału środków ZIT w ramach konkursów OMGGS są także określone.
277.	W powiecie wejherowskim przegrywana jest walka z samochodami osobowymi. Obserwuje się wiele sytuacji, gdy komunikacja miejska stoi w korkach, szczególnie w sezonie letnim. Powinno się bardziej zwrócić uwagę na wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, gdzie transport zbiorowy powinien być jak najbardziej efektywny. Ratunkiem dla Małego Trójmiasta w tej kwestii może okazać się planowana droga Via Maris.	Uwaga ma charakter opinii. Powyższe działania są ujęte w działaniu dotyczącym systemowego uspokojenia ruchu po budowie obwodnic oraz przeprowadzania procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności.
278.	Istnieje potrzeba utworzenia metropolitalnych stacji do ładowania autobusów wodorowych i elektrycznych, aby mniejsi przewoźnicy, którzy nie są w stanie zapewnić takiej infrastruktury sami, mieli szansę na korzystanie z taboru zeroemisyjnego.	Uwaga uwzględniona. Zapis o ogólnodostępnych stacjach ładowania/tankowania paliw alternatywnych dodany w działaniach 3.3.4, 3.3.5
279.	Występują przypadki zgłaszania protestów dotyczących lokalizacji nowych przystanków autobusowych przez właścicieli sąsiadujących działek. Zakłóca to starania o uruchomienie nowych linii autobusowych, pomimo dotrzymania wszystkich innych procedur.	Uwaga odrzucona. O ile nie jest to droga prywatna, właściciel posesji sąsiadującej nie ma bezpośredniego wpływu na to, czy zostanie tam umiejscowiony przystanek autobusowy.

280.	Powinno się ustalić metropolitalne standardy tworzenia i lokalizowania przystanków komunikacji zbiorowej oraz węzłów integracyjnych. Węzły te muszą być bezpieczne, żeby nikt nie obawiał się na nich zostawić swoich samochodów lub rowerów. Dobrym przykładem jest węzeł w Redzie.	Uwaga częściowo uwzględniona jako jednolite metropolitalne standardy przystankowe. Istnieją już ogólne regulacje prawne w kwestiach, o których wspomina autor uwagi.
281.	Przydałoby się połączenie ścieżek rowerowych pomiędzy Wejherowem a Redą. Obecna droga z płyt w lesie nie zachęca do poruszania się tą trasą, a jest to jedyna bezpieczna droga, która łączy Wejherowo z Redą.	Taka inwestycja została zaproponowana w ramach docelowej sieci rowerowej przedstawionej w SUMP. Trasę tę uznano ponadto za "podstawową" (P) w ramach trójstopniowej hierarchii tras rowerowych.
282.	Droga rowerowa pomiędzy Wejherowem a Lęborkiem, wzdłuż starej DK6 jest jak najbardziej pożądaną inwestycją. Nie będzie ona jednak mogła być do udźwignięcia przez gminy, które oczekują w tym zakresie pomocy od marszałka województwa. Ważne jest również dowiązanie tej nowej trasy do najbliższych przystanków kolejowych i węzłów integracyjnych.	Zarówno trasa z Wejherowa do Lęborka, jak i jak najbardziej ścisłe i spójne powiązanie sieci rowerowej z siecią transportu zbiorowego są uwzględnione w działaniach proponowanych w SUMP. Podkreślono tam również konieczność podejmowania współpracy na wielu szczeblach w celu osiągnięcia zakładanych celów.
283.	Warto wziąć pod uwagę potrzebę organizowania odpowiedniego zaplecza sanitarnego dla rowerzystów w miejscach pracy, nauki, itd., gdzie będą mogli się umyć po podróży rowerem. Może to stanowić dodatkową zachętę do korzystania z roweru przy codziennych podróżach.	Takie zalecenia zawarto w ramach opracowywanej diagnozy do SUMP i opisu Planu. Dopisano również dodatkowo fragment o treści "oraz zapotrzebowania na budowę zaplecza sanitarnego dla rowerzystów w miejscach docelowych podróży" do działania 2.1.1.
284.	Bardzo ważne może okazać się wspieranie mniejszych samorządów w rozwoju infrastruktury rowerowej, np. przez podnoszenie kompetencji urzędników.	Uwaga ma charakter opinii. W ramach SUMP zaproponowano utworzenie odpowiednich jednostek, które będą wspierać samorzady w realizacji przedstawionych działań.
285.	Wskazano na potrzebę wykonania audytów dostępności obiektów użyteczności publicznej dla rowerzystów (np. w formie aplikacji, w której będzie można sprawdzić, czy pod przychodnią zlokalizowany jest parking rowerowy).	Zagadnienia zaproponowane w uwadze uwzględniono w SUMP.
286.	Punkty krytyczne na drogach – brakuje informacji o tym, gdzie takie punkty występują, gdzie np. następują lokalne zwężenia drogi, gdzie brakuje dróg rowerowych itp.	Uwaga nieuwzględniona. Realizację audytów dla sieci dróg rowerowych założono w działaniu dotyczącym audytów bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją

		elementów niespełniających wymogów. W przypadku audytów dotyczących lokalnych zwężeń drogi istnieje ryzyko wykorzystania tego działania niezgodnie z założeniem, przyczyniając się do zwiększenia przepustowości dróg dla prywatnych samochodów, co stoi w sprzeczności z założeniami idei zrównoważonej mobilności.
287.	Główne ulice w wielu miejscowościach pełnią obecnie funkcje parkingów, pomimo że ulice to przestrzenie wspólne, które powinny być dostosowane do potrzeb wszystkich użytkowników. Miejsca postojowe są oczywiście niezbędne, ale niekoniecznie w centrum miast, gdzie nie ma po prostu na to miejsca. Wystosowano apel o szybkie wypracowanie wspólnej polityki parkingowej w metropolii, która uporządkuje kwestię niekontrolowanego parkowania.	Takie działania uwzględniono w ramach opracowywania SUMP. Poza ich opisem w treści Diagnozy i Opisie Planu, znajdują się one w działaniu 3.1.
288.	Zwrócono uwagę na problem zastawiania przystanków autobusowych przez kierowców samochodów osobowych i ciężarowych. Podobna sytuacja związana jest z zastawianiem dróg pieszych i rowerowych. Powinno się jak najszybciej zrobić z tym porządek.	Działania celu operacyjnego 4.3. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego mają odpowiedzieć na przedstawione problemy. Zalecenia w tym zakresie brano pod uwagę także proponując działania dot. rozwoju i modernizacji sieci pieszej i rowerowej (2.1.2) oraz zakresu polityki parkingowej (3.1).
289.	MZK Wejherowo bardzo chętnie rozszerza swoją flotę o autobusy zeroemisyjne. Jest to jednak bardzo kosztowne, często nieosiągalne dla mniejszych przewoźników. Metropolia lub Urząd Marszałkowski powinni aktywnie wspierać gminy w rozwoju floty zeroemisyjnej lub przynajmniej zapewniać odpowiednią infrastrukturę do ładowania takich pojazdów.	Uwaga uwzględniona. Zapis o ogólnodostępnych stacjach ładowania / tankowania paliw alternatywnych w zadaniach 3.3.4, 3.3.5.
290.	Potrzebne jest podnoszenie wśród społeczeństwa poziomu wiedzy związanej z elektromobilnością. Obecnie samochody elektryczne to coś, czego wiele osób się boi i nie wie jak się nimi posługiwać. Proces ich ładowania potrafi być bardzo problematyczny i nieintuicyjny.	W ramach działań promocyjnych, informacyjnych i edukacyjnych uwzględniane będą wszelkie formy zrównoważonej mobilności, w tym zagadnienia z zakresu elektromobilności.

<p>291. Linie metropolitalne – kto miałby je organizować? Jak miałyby to wyglądać w obecnej sytuacji, w której większość połączeń autobusowych na terenie powiatu puckiego realizuje prywatny przewoźnik PKS Gdynia?</p>	<p>Obecnie linie metropolitalne zgodnie z obowiązującymi przepisami musiałyby organizować marszałek woj. pomorskiego, jednak w porozumieniu z OMGGS i z dofinansowaniem miast i gmin członkowskich. Docelowo organizatorem miałyby być metropolitalny organizator transportu zbiorowego. Linie metropolitalne mają być liniami użyteczności publicznej. W obecnej sytuacji przewoźnik jest prywatny, ale część linii ma charakter użyteczności publicznej. SUMP wskazuje na konieczność rozszerzenia i integracji sieci PTZ. Kwestia tego, kto jest właścicielem przewoźnika, nie ma znaczenia.</p>
<p>292. Mapa połączeń autobusowych jest nieaktualna - od listopada poprzedniego roku Władysławowo uruchomiło komunikację miejską.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>293. Działanie 1.2.5. – w powiecie puckim nie występuje sieć tramwajowa ani trolejbusowa, więc nie ma w tym działaniu nic dla tego obszaru.</p>	<p>Proponowane działania odnoszą się do całego obszaru metropolitalnego, również do Trójmiasta, w którym tego typu środki transportu występują. Wszystkie działania omawiane są z mieszkańcami całej metropolii jako potencjalnymi użytkownikami transportu w różnych miastach obszaru, w szczególności Trójmiasta, które jest największym skupiskiem miejsc pracy i usług w regionie i ma silne powiązania, również z gminami powiatu puckiego.</p>
<p>294. Działanie 1.4.1. Łączenie miast Zatoki Gdańskiej tramwajem wodnym – o jakie miasta dokładnie chodzi w tym działaniu? Czy dotyczy to również miast nad Zatoką Pucką? Poproszono o dokładniejsze sprecyzowanie działań.</p>	<p>Uruchomienie tramwaju wodnego będzie poprzedzone analizą popytu i wykonalności przeprowadzoną na poziomie metropolii (M), wtedy też zostaną wytyczone szczegółowe lokalizacje.</p>
<p>295. Działanie 1.4.1. Łączenie miast Zatoki Gdańskiej tramwajem wodnym – proponowano zmienić „miasta” na „miejscowości”, aby nie wykluczać np. Rewy.</p>	<p>Uruchomienie tramwaju wodnego będzie poprzedzone analizą popytu i wykonalności przeprowadzoną na poziomie metropolii (M), wtedy też zostaną wytyczone szczegółowe lokalizacje.</p>
<p>296. Półwysep Helski to szczególny obszar na mapie Polski z racji swoich ograniczeń terenowych i szczególnego znaczenia środowiskowego. Czy rozważali Państwo możliwość całkowitego zamknięcia dla</p>	<p>W ramach SUMP OMGGS wskazano w pierwszej kolejności na rozbudowę węzłów przesiadkowych na tym obszarze oraz poprawę oferty połączeń transportu zbiorowego w celu</p>

<p>ruchu samochodowego obszaru od Władysławowa do Helu i zastąpienie go wyłącznie transportem publicznym, przede wszystkim szynowym, ale uzupełnionym o transport autobusowy? To z pewnością podniosłoby atrakcyjność turystyczną półwyspu. Na świecie istnieją podobne przykłady. Oczywiście musiałby zostać zachowany dostęp dla mieszkańców, a w okolicach Władysławowa musiałby powstać parkingi, gdzie turyści mogliby zostawić swoje samochody i kontynuować podróż np. do Jastarni czy Helu transportem zbiorowym.</p>	<p>zwiększenia liczby podróży na Półwysep Helski z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Odciążeniem tego obszaru może być również poprawa oferty tramwaju wodnego łączącego Półwysep z Trójmiastem. Kwestie zamknięcia półwyspu dla ruchu samochodowego powinny być przedmiotem odrębnej analizy (takie opracowanie wykonywane jest przez SOMGGS) oraz dialogu samorządów OMGGS.</p>
<p>297. Czy nie uważacie Państwo, że jeżeli chodzi o przewoźników, to mamy tu bardzo ograniczony wybór, co stanowi olbrzymi problem dla samorządów. Nie pozwala to na zmniejszanie kosztów przewozów. Widzicie szansę na polepszenie tej sytuacji?</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Szansę na zmniejszenie kosztów przewozów (w rozumieniu kosztu wozokilometrów, ponieważ cały SUMP postuluje rozszerzenie sieci PTZ, co pociąga zwiększenie liczby linii i kursów, zatem i zwiększenie liczby wozokilometrów, co pociąga za sobą sumaryczny wzrost nakładów na transport zbiorowy) widzimy raczej w integracji transportu i "efekcie skali" - kilkuletnich przetargach na duże pakiety linii, które mogą przyciągnąć nowych przewoźników.</p>
<p>298. Działanie 1.4.2. – Przebudowa przystanków tramwaju wodnego – czy działanie to może obejmować również przebudowę mariny w Pucku?</p>	<p>Budowa/przebudowa przystanków tramwaju wodnego będzie poprzedzona analizą popytu i wykonalności przeprowadzoną na poziomie metropolii (M), wtedy też zostaną wytyczone szczegółowe lokalizacje.</p>
<p>299. Czy przy wyznaczaniu dostępności do tras rowerowych brane są pod uwagę rowerostrady, czyli np. Eurovelo? Prośba o weryfikację, na ile to się pokrywa.</p>	<p>Tak, brane są one pod uwagę. W SUMP skupiono się jednak głównie na zagadnieniach związanych z transportem rowerowym jako elementem zrównoważonej mobilności. Turystyka rowerowa była dodatkowym aspektem wspominanym w opracowaniu. Niemniej uwzględniono możliwość łączenia tych dwóch dziedzin w celu uzyskania obopólnych korzyści oraz kwestię łączenia ze sobą obu rodzajów systemów rowerowych.</p>
<p>300. Czy byłoby możliwe zorganizowanie tras rowerowych obok głównych arterii, np. dróg powiatowych i wojewódzkich? Sam osobiście czasami korzystałem z roweru, by pojechać do kolegi, który</p>	<p>Takie działania są jednymi z podstawowych zaproponowanych w SUMP. Opracowano koncepcję docelowej sieci rowerowej na terenie OMGGS, w której uwzględniono</p>

	mieszkał w okolicznej wsi i jest to jak najbardziej dogodny sposób podróży, ale też nie do końca bezpieczny przez fakt podróżowania na poboczu jezdni.	przebieg odpowiedniej jakości tras rowerowych, m.in. wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich. Wiele z nich zdefiniowano jako "podstawowe" (P) w ramach hierarchii odcinków.
301.	Mam wrażenie, że wszystko w tym projekcie jest skierowane do raczej młodych osób i w średnim wieku. Co z osobami w podeszłym wieku?	Na potrzeby osób starszych w SUMP OMGGs odpowiadają działania związane z budową dróg pieszych i rowerowych oraz modernizacją istniejących dróg zgodnie z zasadami dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, a więc również poprawiając dostępność dla osób starszych. Najstarsi mieszkańcy metropolii to również jedna z grup najliczniej korzystająca z transportu zbiorowego. Proponowane działania będą więc zwiększały mobilność tych osób i poprawiały wygodę podróży. Dodatkowo w wyniku konsultacji do działań SUMP OMGGs dodano również opracowanie i wdrożenie Transportu na Żądanie, a więc transportu zbiorowego, który może być organizowany w formule „od drzwi do drzwi” i stanowić alternatywę dla mieszkańców, dla których dotarcie na przystanek jest niemożliwe lub utrudnione.
302.	Działanie 6.2.3.: Można byłoby również pomyśleć o standardach wykonywanych remontów/przebudowy dróg przez JST, gdyż często remont obejmuje stricte drogi i niestety nie przewiduje budowy ścieżki rowerowej.	Uwaga uwzględniona. Przedstawiona sugestia funkcjonowała już w działaniu dotyczącym modernizacji układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności. W opisie działania dodano, że modernizacja infrastruktury powinna odbywać się z zachowaniem wytycznych krajowych WR-D.
303.	Rowery cargo byłyby wprowadzone jako zamiennik dla samochodów dostawczych czy działałyby one jako "przesiadka" dla produktów w wyznaczonych do tego punktach?	Z założenia rowery cargo mają być zamiennikiem samochodów dostawczych na krótkich odcinkach (tzw. ostatnia mila). Zakłada się, że punkty przeładunkowe będą lokalizowane przez firmy logistyczne we własnym zakresie, w ramach posiadanej infrastruktury magazynowej.
304.	Jestem osobiście przeciwnikiem elektrobusów, bo uważam to za model, który próbuje być na siłę reklamowany jako ekologiczny środek transportu. Osobiście byłbym bardziej zadowolony	Uwaga ma charakter opinii. Dokument ma charakter strategiczny i zawiera katalog rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych pozostawiających

<p>z planów kupna autobusów na CNG z infrastrukturą do tankowania gazu lub autobusów wodorowych z odpowiednią infrastrukturą. Pierwsza opcja jest tańsza i bardziej opłacalna, a druga jest bardziej przyszłościowa. Po prostu chcę przestrzec przed planami kupna elektrycznych autobusów.</p>	<p>elastyczność w wyborze napędu przy zakupach taborowych.</p>
<p>305. Cena gazu CNG jest w tej chwili rekordowo wysoka, co czyni eksploatację autobusów CNG nieopłacalną względem pojazdów z napędem tradycyjnym. Z kolei elektrobusey mają problem z zasięgiem, co jest istotnym ograniczeniem, zwłaszcza w przypadku komunikacji regionalnej. Pozostaje chyba czekać na wodór i upowszechnienie się tej technologii.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Dokument ma charakter strategiczny i zawiera katalog rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych pozostawiających elastyczność w wyborze napędu przy zakupach taborowych.</p>
<p>306. Modernizacja/Elektryfikacja Linii Kolejowej 213 Reda-Hel. Ostatnia aktualizacja o stanie dokumentacji tego planu jest z 5 kwietnia 2022 jako materiał prasowy na portalu wiadomości kolejowych (Nakolei.pl) - od tamtej pory nie było aktualizacji. Czy macie państwo może jakieś informacje na ten temat lub prowadzicie dialog z PKP PLK?</p>	<p>Niestety, nie mamy również na ten temat żadnych nowych informacji.</p>
<p>307. Pod koniec 2020 roku po raz pierwszy pojawił się plan tzw. Północnej Kolei Aglomeracyjnej (PKA), która miała połączyć północne dzielnice Gdyni z gminą Kosakowo, a w przyszłości także połączyć się z linią kolejową 213. Czy macie państwo jakieś wiadomości bądź aktualizację w tej sprawie?</p>	<p>Do końca 2020 r. prowadzone były konsultacje w sprawie tej inwestycji - prezentowano podczas nich m.in. 6 wariantów przebiegu infrastruktury kolejowej. W sierpniu 2022 r. PKP PLK wybrały wariant, za którym optowały również władze Gdyni i Zarząd Morski Portu Gdynia. Zakłada on budowę dwutorowej linii kolejowej od stacji Gdynia Chylonia aż do stacji Mosty Zachód, rozbudowę istniejącej linii na odcinku Gdynia Pogórze - Gdynia Port Oksywie, elektryfikację wszystkich odcinków, budowę bezkolizyjnych przejść nad istniejącymi liniami kolejowymi, budowę trzech nowych stacji kolejowych (Gdynia Pogórze, Mosty Zachód, Gdynia Lotnisko) oraz pięciu nowych przystanków osobowych (Obłuze Leśne, Obłuze Górne, Kosakowo Szkoła, Kosakowo i Pierwoszyno). Inwestycja ma być finansowana z funduszy UE na lata 2021-2027, ale brak na razie konkretnych terminów budowy.</p>

Pomimo wyboru wariantu, pojawiają się jednak wątpliwości co do efektywności tej inwestycji. Problematyczny wydaje się fakt, że w gminie Kosakowo skupiska ludności są rozproszone (zabudowa jednorodzinna), a przyszła kolej ma dużą część z nich omijać. Na ok. 2050 r. w gminie Kosakowo przewidywane jest osiągnięcie liczby ok. 40 tys. mieszkańców (w 2020 r. było to ok. 16 tys.), ale z prognoz wynika aż 20 tys. z nich znajdowałoby się poza bezpośrednim zasięgiem oddziaływania planowanej linii kolejowej. Wskazuje na to m.in. powstające Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kosakowo. Dodatkowo, przejazd planowaną trasą z Gdyni Obłęża Górnego do Gdyni Głównej przez Chylonię będzie dłuższy niż autobusem, zwłaszcza w przypadku korzystania z wydzielonych pasów drogowych (tzw. buspasów). W "Studium transportowym Gminy Kosakowo" wskazano potoki pasażerskie na najbardziej obciążonym fragmencie przyszłej linii kolei aglomeracyjnej (Obłęż Górny - Kosakowo Szkoła) na poziomie maks. ok. 1000 pas. /h i wyraźną kierunkowość tego ruchu (rano do Gdyni, po południu w kierunku Kosakowa). To wartości niezbyt duże jak na możliwości transportu kolejowego. W dokumencie znaleźć można także analizę wariantu utworzenia połączeń autobusowych łączących gminę Kosakowo ze Śródmieściem Gdyni, wykorzystujących pasy autobusowe na odcinku Pierwoszyno - Gdynia. Rozwiązanie to byłoby równie efektywne co kolej, a przy tym o wiele tańsze. Dlatego w SUMP, poza budową Północnej Kolei Aglomeracyjnej, dopuszczamy możliwość wykorzystania innego, wysokoefektywnego środka transportu.

308. W kontekście planów budowy PKA z Gdyni do gminy Kosakowo warto śledzić decyzje na szczeblu centralnym, gdyż MON wystąpiło z wnioskiem o przejęcie całego terenu lotniska Gdynia-Oksywie (Babie

W grudniu 2022 r. Ministerstwo Obrony Narodowej złożyło wniosek o przeznaczenie lotniska do wyłącznego użytkowania Sił Zbrojnych RP na cel obronności i bezpieczeństwa państwa (chodzi o skierowanie do Ministerstwa

<p>Doły), a właśnie przez to lotnisko miałyby przebiegać linia kolejowa.</p>	<p>Infrastruktury wniosku o wyrażenie zgody na wszczęcie procedury rozwiązania przez wojewodę pomorskiego umowy dotyczącej użyczenia gminie Kosakowo nieruchomości lotniska wojskowego, na terenie, którego miało powstać lotnisko cywilne użytku publicznego). Stawia to pod znakiem zapytania plany samorządowców, w tym również te dotyczące transportu publicznego, choć sama linia kolejowa nie miałyby oczywiście przebiegać przez teren lotniska, tylko tuż obok.</p>
--	--

6.4. Uwagi mailowe i z formularzy

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
309.	<p>Mieszkam z mężem i nastoletnim synem w Przyjaźni, gm. Żukowo, ul. Okrężna, blisko drogi powiatowej nr 1929 g, tj. ul. Łapińska. Jest nam najbliżej do stacji PKM Stara Piła. Obecnie nawet dojazd samochodem jest wyzwaniem ze względu na to, że część dróg jest gruntowa, w bardzo złym stanie (Okrężna i Dworcowa). Nie ma mowy, by na stację iść pieszo, czy podjechać rowerem, gdyż do pociągu trzeba, by wejść brudnym, zwłaszcza obuwiu. Drogą powiatową obecnie nie jeździ żaden bezpośredni autobus do granic Gdańska, gdyż wszystkie skręcają na Żukowo i dopiero stamtąd można dostać się do Gdańska transportem publicznym. Nie mamy też połączenia z powiatem gdańskim, choćby do Kolbud. Jeśli będzie już czynna stacja PKM Stara Piła, to potrzebny będzie autobus z Kolbud do Przyjaźni przez ul. Łapińską i dalej ulicą Dworcową do Starej Piły. Jednak ulica, przy której mieszka moja rodzina to błoto lub pył, zatem i tak nie pójdziemy pieszo na autobus. Będziemy musieli jechać do stacji PKM samochodami, każdy członek rodziny swoim, bo pracujemy na różne godziny. Dodam jeszcze, że przy ulicy Łapińskiej - drodze powiatowej, brakuje zatoczek</p>	<p>W ramach proponowanych w SUMP działań podkreśla się konieczność zapewniania mieszkańcom jak największego obszaru OMGGS dostępności pieszej i rowerowej zarówno do transportu publicznego, jak i do poszczególnych miejsc docelowych. Zaproponowano rozwój sieci pieszej oraz rowerowej, a w miejscach, gdzie nie wytypowano konkretnej dedykowanej infrastruktury zalecono taką organizację ruchu ogólnego, aby przemieszczanie się pieszo i rowerem było bezpieczne i komfortowe. SUMP zakłada stworzenie linii dowozowych do węzłów przesiadkowych, zwłaszcza tam, gdzie występuje integracja z koleją. Linia, którą Pani postuluje, spełnia takie założenia. Jeśli chodzi o stan nawierzchni, należy zwracać się bezpośrednio do zarządcy drogi. Jeśli chodzi o stan i bezpieczeństwo przystanków autobusowych, jest zapisane w dokumencie stworzenie oraz stopniowe wdrażanie odpowiednich standardów w tym zakresie dla całego obszaru metropolii.</p>

autobusowych i wiat przystankowych. Dzieci jadąc do szkoły są narażone na działanie warunków atmosferycznych oraz na niebezpieczeństwo, bo z autobusu wysiada się (i wsiada) na środku pasa drogowego. W razie potrzeby służę pomocą. Na pewno przyda się tu wizja lokalna, żeby zrozumieć, co tutaj nie jest dobrze. Mogę też skontaktować z radnymi.

310. Wg mnie tylko takie zmiany zadowolą klientów komunikacji jak np. na dłuższy okres np. 1 miesiąc będzie się opłacało kupić 1 zbiorowy bilet na:
- komunikację miejską trójmiasto (autobusy, trolejbusy, tramwaje)
 - skm-kę
 - metropolitalną kolejkę z jednoczesną zniżką na wypożyczanie rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych (bonus za zakup tego biletu - sumarycznie da to tańszy uzysk niż kupno 1-no przejazdowego biletu).
- Dodatkowo MUSZĄ być jednocześnie w sprzedaży oprócz biletów "aplikacji" fala itd - bilety tradycyjne - ważne, aby nikogo nie wykluczać (uwaga w Polsce nie ma obowiązku zgodnie z obowiązującym prawem posiadania telefonów tym bardziej smartfonów !!!! - likwidacja biletów tradycyjnych może być przyczynieniem pozwów sądowych związanych z ww.).
- Dodatkowo takie tradycyjne bilety jednorazowe - kilkudniowe/tygodniowe itd. muszą być dostępne dla turystów.
- System "Fala" i podobne (bezgotówkowe) bez możliwości używania tradycyjnych papierowych biletów a także kupowania "tradycyjnych" biletów za gotówkę to byłoby jawne złamanie KONSTYTUCJI!!!!
- Przypominam w RP nie ma obowiązku posiadania telefonów (tym bardziej smartfonów), w obiegu jest dopuszczalna "gotówka" - prawna forma płatnicza oraz nie ma obowiązku prawnego posiadania karty płatniczej (ani konta bankowego). Ostrzegam -

Uwaga uwzględniona częściowo. Obecnie istnieje możliwość zakupu "jednego" biletu na komunikację miejską w Trójmieście oraz SKM. Taką ofertę oferuje bilet metropolitalny MZKZG, który wymaga jednoczesnego zakupu promocyjnego biletu SKM w Trójmieście i POLREGIO. Integrację taryf ze zniżką na wypożyczenie rowerów elektrycznych i hulajnóg założono zarówno w działaniu 2.3.2, jak i w działaniu 4.2.1. Po uruchomieniu systemu FALA będzie nadal można korzystać z biletów papierowych, które będą miały nadrukowany kod QR i zamiast tradycyjnego kasowania będzie trzeba je zbliżyć do kasownika lub czytnika w odpowiednim miejscu (<https://innobaltica.pl/fala-pytan-i-odpowiedzi/>). W działaniu 4.2.1 dodano, że powinno się zachować możliwość zakupu biletu w postaci papierowej dla osób niekorzystających z kanałów cyfrowej sprzedaży biletów.

	złamanie tych zasad oznacza pozwy sądowe za łamanie zasad równości !!!!	
311.	Odpowiedź na pismo z 8 postulatami na temat kształtowania zrównoważonej mobilności w OMGGS.	<p>Przesłane uwagi są bardzo szczegółowe, zwracają uwagę na niezwykle istotne problemy związane z brakiem odpowiedniej oferty przewozów kolejowych o charakterze regionalnym w województwie pomorskim (czyli poza rdzeniem OMGGS). Zauważyć jednak należy, że część postulatów nie jest możliwa do poruszenia w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS. Nawet sam autor wskazuje, że do poprawy sytuacji potrzebne są regulacje ustawowe, na które nie mają wpływu samorządy lokalne. Należy zauważyć, że proponowane w SUMP działania mają na celu wzmocnienie pozycji samorządów lokalnych w zakresie transportu kolejowego - zarówno samej integracji z innymi środkami transportu, jak i tworzenia oferty dla pasażera. Dotyczy to również zakresu inwestycji liniowych realizowanych przez PKP PLK. Postulujemy m.in. zaangażowanie finansowe samorządów lokalnych - zarówno, jeżeli chodzi o finansowanie połączeń, jak i prac przygotowawczych niezbędnych do rozpoczęcia realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych. Póki co spotykamy się z sugestiami samorządów, iż są w trudnej sytuacji finansowej i trudno im będzie w najbliższej przyszłości zwiększyć środki przeznaczone na transport. Pamiętać należy jednak, iż znajdujemy się w dość specyficznym momencie, jeżeli chodzi o sytuację gospodarczą i stan finansów publicznych, a sam dokument ma perspektywę realizacji do 2040 r. Zagadnienia poruszone w postulacie nr 4 i 5 znalazły swoją odpowiedź w działaniu 5.1.1 Rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego, 5.1.2 Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego, 5.1.5 Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym regionalnym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym, 4.2.2 Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń,</p>

	<p>rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją. Ponadto zgadzamy się z autorem uwagi, że wiele zdiagnozowanych problemów wymaga rozwiązań na poziomie krajowym, a także, że Obszar Metropolitalny nie może być, cytując autora, "samotną wyspą". Jednak dokument z założenia musi skupić się na poprawie sytuacji wewnątrz Metropolii, uwzględniając połączenia zewnętrzne. Proponujemy sieć kolejową jako "kręgosłup" systemu transportowego Metropolii, a autobusowe linie metropolitalne niejako w zamian za nieczynne linie kolejowe (na niektórych do czasu ich reaktywacji, na niektórych, jak np. trasa Nowy Dwór Gdański - Gdańsk, autobus oferuje znacznie lepszy czas przejazdu niż kolej); wreszcie sieć linii dowozowych - docelowo wszystko na jednym bilecie.</p> <p>Jak sam autor zauważa, droga do tego jest daleka, i różnica między "user experience" w systemie niemieckim czy czeskim, a tym co mamy obecnie, jest potężna, natomiast jest to słuszny wzór i kierunek.</p>
<p>312. Mieszkam w Załakowie. Kiedyś tu dojeżdżał autobus i mogłam spokojnie dojeżdżać rok 97 bodajże do szkoły w Kartuzach teraz został tylko przystanek- czemu lub komu ma on posłużyć nie wiem. Może dobrze by było przywrócić takie połączenie? Dodam tylko, że chodzi mi o Załakowo centrum ... Bo są autobusy trasy Sierakowice - Paubice- Lębork czy też Kamienica Królewska. Z Załakowo wybudowania mamy na autobus około 5 km (Pałubice).</p>	<p>SUMP nie schodzi na tak głęboki poziom szczegółowości. Ogólnym celem jest likwidacja tego typu "białych plam", o których pisze autorka uwagi.</p>
<p>313. Obszar Metropolitalny Gdańsk Sopot Gdynia tworzy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. To, co uważam za główny grzech, to fatalna częstotliwość połączeń PKM pomiędzy Kartuzami a Gdańskiem i z powrotem oraz zbyt krótkie pojazdy szynowe. Proszę wziąć pod uwagę fakt, że w porze szczytu z Gdańska Wrzeszcza do Kartuz pociągi odjeżdżają z ponad godzinnym odstępem. Jako, że korzystam najczęściej z połączenia powrotnego do</p>	<p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS zauważa wszystkie problemy wymienione w tych uwagach i proponuje działania, które w naszej opinii powinny doprowadzić do ich eliminacji. Po pierwsze - postuluje utworzenie jednolitego podmiotu zarządzającego całością transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym, czego efektem ma być zwiększenie wpływu samorządów lokalnych m.in. na transport kolejowy. Po drugie - SUMP proponuje działania związane ze współpracą na rzecz</p>

Kartuz do niedawna o 16.16 a teraz 16.20 śmiało mogę stwierdzić, że jakość świadczanego przewozu ludzi bardziej przypomina wożenie zwierząt na rzeź. Pociąg jest krótki i to jeden szynobus, podczas gdy chwilę wcześniej do Kościerzyny zawsze odjeżdżają dwa dłuższe składy. Ludzie stłoczeni, większość stoi prawie na jednej nodze. Chyba nie o takie przewozy nam chodziło. Zimą ludzie marzną w wagonach Polregio, bo częste jest eksploataowanie składów awaryjnych. Jeśli ta komunikacja ma się obronić i rzeczywiście służyć potrzebom mieszkańców powiatu kartuskiego, to za niezbędne uważam zwiększenie częstotliwości połączeń, zwłaszcza w porze tak zwanego szczytu, czyli masowego powrotu ludzi z pracy i szkół – co pół godziny.

Pociągi powinny dopasowywać swoje składy do rzeczywistych a nie pozornych potrzeb podróźnych. Powinny także zwłaszcza latem mieć tyle haków na rowery, żeby podróżni z rowerami mieli możliwość powrotu z Gdańska. Osobiście miałem takie przejścia, że w jednym z pociągów mnie nie wpuszczono z rowerem z uwagi na brak możliwości, czekałem godzinę i znów usłyszałem to samo. Dopiero trzecim pociągiem – po blisko 4 godzinach czekania – udało mi się odjechać z Wrzeszcza. Tyle mam uwag do tworzonego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

realizacji niezbędnych inwestycji kolejowych (w tym również finansowanie prac przygotowawczych) pomiędzy samorządami a spółkami kolejowymi, a także w zakresie pozyskiwania taboru (również z możliwym zaangażowaniem finansowym). Po trzecie - przewidziane są działania mające na celu zwiększenie dostępności istniejących i przewidzianych do budowy węzłów przesiadkowych, m.in. tych wykorzystujących transport kolejowy. Wszystkie te działania mają na celu likwidację ograniczeń infrastrukturalnych i taborowych, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, a w efekcie - poprawę oferty transportu kolejowego (również w powiązaniu z transportem miejskim) dla pasażera.

314. Proszę o przedstawienie zgodnego z przepisami oznakowania takiego miejsca do rozładunku w zatoce autobusowej oznakowanej oznakowaniem pionowym D-15 (wg mnie w obecnym stanie prawnym jest to nie możliwe). Art. 49. 1. (Prawo o ruchu drogowym). Zabrania się zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką – na całej jej długości.

Działanie dotyczące wytyczania miejsc postojowych przy zatokach autobusowych zostało wykreślone.

<p>315. W nawiązaniu do przesłanego projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, chciałabym zgłosić wątpliwość w zakresie zamieszczonej w projekcie SUMP informacji odnośnie do działań na rzecz budowy PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa 12 przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomicza, Wielkopolska, Warszawska, Jasień Park, Kowale, Jankowo Gdańskie) - Miasto Gdańsk. W imieniu PKM S.A. proszę o wpisanie budowy PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa 4 przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomicza, Wielkopolska), a nie wyłącznie działań. Umieszczenie w dokumencie informacji o projekcie jest wymaga w przypadku finansowania z funduszy unijnych. Z tego względu temat jest niezwykle istotny.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac, zależnie od ustaleń Miasta Gdańsk i UMWP.</p>
<p>316. Szanowny Panie, z wielkim opóźnieniem przesyłam materiały dot. Kartuz, ale nie tylko. Od dawna forsuję tematy związane z PKM, jako niezmiernie istotne dla Kaszub. Jako temat główny widzę budowę w GLINCZU kolejowego węzła przesiadkowego - jak dotąd nieznanego zainteresowania. W ogóle! Dla uzasadnienia jego potrzeby sporządziłem symulacje rozkładów jazdy na czas przyszły, gdy rozpocznie funkcjonować bajpas kartuski, a przede wszystkim zmodernizowana linia 201. Drugim tematem godnym uwagi jest budowa rozkładów jazdy tak, aby ich prezentacja była czytelna dla "szarego pasażera". Myślę tu o wyraźnym pokazaniu potencjalnym podróżnym możliwości przesiadek. Na przykładzie rozkładu jazdy od 12 VI 23 widać wyraźnie, jak dogodne są możliwości</p>	<p>Propozycję utworzenia węzła przesiadkowego w Glinczu dodano do działania 1.1.1 (działania proponowane dla gminy Żukowo). Jest ona zdecydowanie warta dokładnego przeanalizowania jako rozwiązanie, które mogłoby zwiększyć dostępność transportu kolejowego dla okolicznych mieszkańców. Kwestie dotyczące rozkładów jazdy i funkcjonowania węzłów integracyjnych zostały zaadresowane w poszczególnych działaniach zaproponowanych w Planie.</p>

<p>przesiadek w Gd. Rębiechowo do Gdyni. ALE TO TRZEBA POKAZAĆ! Wreszcie trzeci temat, to funkcjonowanie węzłów integracyjnych. Jak dotąd (na przykładzie Kartuz) nie oceniam tej sprawy pozytywnie. Niedobry klimat, w którym toczy się cicha walka o pasażera między przewoźnikami, nie wróży dobrze. Na przykładzie rozkładu jazdy autobusowej linii miejskiej w Kartuzach pokazuję mój punkt widzenia, jak rozkłady linii dowozowych muszą być skorelowane z pociągami. Na Środkowych Kaszubach głównym przewoźnikiem może być wyłącznie kolej. Załącznik graficzny do uwagi znajduje się w punkcie 10.1.</p>	
<p>317. Pakiet 1: Dla mieszkańców Gminy Skarszewy jest to szczególnie ważny priorytet. Podróż transportem publicznym jest zdecydowanie frustrująca i stresująca, szczególnie jeśli chodzi o zakup biletu. Często nie wiemy, gdzie i jaki bilet kupić. Brak spójnych połączeń przesiadkowych i duża ilość organizatorów transportu zniechęca mieszkańców do korzystania z ich oferty. Niestety powiat starogardzki nie należy do OMGGS, w związku z tym realizacja tego działania wydaje się mało prawdopodobna, chyba że organizacją zajmie się UMWP na poziomie całego województwa.</p>	<p>Uwaga, jak rozumiemy, ma charakter poparcia działań nakreślonych w Planie</p>
<p>318. Pakiet 2: Brak możliwości lub znacznie utrudniona komunikacja publiczna z większych miast takich jak Starogard Gd., Tczew czy Trójmiasto (zwłaszcza w godzinach wieczornych oraz dni wolne od nauki, świąteczne).</p>	<p>Wzmocnienie powiązań regionalnych leży w obowiązkach organizatora - Marszałka województwa (w tym przy dysponowaniu Funduszu Dopłat) oraz podmiotów prywatnych realizujących kursy. Integracja transportu w tym finansowania i organizacji kursów może pomóc w zwiększaniu liczby kursów do miast powiatowych.</p>
<p>319. Pakiet 3: Brak parkingów i stojaków rowerowych przy węzłach integracyjnych oraz bezpiecznych ścieżek rowerowych/pieszorowerowych. Propozycja zorganizowania parkingów o twardej nawierzchni w pobliżu przystanków</p>	<p>Takie działania zostały zawarte w ramach przygotowanego SUMP.</p>

	komunikacji publicznej oraz dalszej, sukcesywnej rozbudowy ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych.	
320.	Pakiet 4: Brak ciągłości infrastruktury rowerowej. Utrudnienia techniczne dla wprowadzenia infrastruktury rowerowej w istniejące układy dróg.	Uwaga ma charakter opinii. W ramach działań zaproponowanych w SUMP przedstawiono koncepcję docelowej sieci rowerowej OMGGS. W przypadku trudności lub niemożliwości realizacji wybranych odcinków w zaproponowanym przebiegu, uwzględniono możliwość realizacji ich w przebiegach alternatywnych.
321.	Pakiet 6: Słaby dostęp mieszkańców do transportu zbiorowego i spójnej infrastruktury rowerowej.	W ramach zaproponowanych w SUMP działań oraz w Diagnostyce podkreślono konieczność dążenia do maksymalizacji dostępności pieszej i rowerowej Obszaru oraz przystanków/stacji/węzłów transportu zbiorowego.
322.	Komentarz do działania 2.1.1. od Gminy Skarszewy: Duża odległość do większych miast uniemożliwia podróż rowerem i nadal zmuszać będzie mieszkańców do korzystania z samochodów.	Podróże rowerowe w SUMP OMGGS są rozpatrywane przede wszystkim w dojazdach na krótkich dystansach. W przypadku Skarszew jest to głównie obszar miasta i powiązanych z nim terenów podmiejskich. W kwestii poprawy połączeń regionalnych proponowana jest organizacja linii metropolitalnych, które mają poprawić dostęp do dużych miast OMGGS.
323.	Wybór scenariusza i uzasadnienie przez gminę Skarszewy: scenariusz inwestycyjny: W Gminie Skarszewy scenariusz inwestycyjny jest jak najbardziej możliwy do zrealizowania przy wsparciu poza gminnym poprzez poprawę jakości transportu zbiorowego, infrastruktury przesiadkowej, poprawę floty pojazdów na rzecz pojazdów nisko i zerowo emisyjnych. Przy czym zdecydowanym problemem jest brak infrastruktury kolejowej, który przyczynia się do znacznego zwiększenia i obciążenia innych środków transportu.	W SUMP wprowadzono cel 1.1. - sprawny i efektywny transport kolejowy. Inwestycje kolejowe zostały wpisane w pakietach dla gmin. W obecnych planach nie ma przywrócenia połączenia Pszczółki-Kościężyna (linia 233). Proponowane jest przywrócenie połączeń autobusowe w ramach pakietu "linii metropolitalnych".
324.	PKS GDYNIA: Różny wymiar ulg na kolei i w autobusach komunikacji regionalnej. Przykładowo student posiada w SKMce ulgę ustawową na bilet jednorazowy w wymiarze 51%, a w autobusowej komunikacji regionalnej takiej ulgi ustawowej nie ma.	W ramach wspólnej taryfy należy wdrożyć odpowiednie ulgi handlowe. Integracja biletowa z koleją jest możliwa także w modelu, który obowiązywał np. we Wrocławiu - pasażerowie podróżują koleją na podstawie biletu miejskiego, a miasto (w przypadku OMGGS - organizator

		metropolitalny) płaci rekompensatę dla przewoźników kolejowych.
325.	<p>PKS GDYNIA: Częste zmiany rozkładów jazdy pociągów (przynajmniej 5x do roku), co nie sprzyja stałości i pewności oferty, zwłaszcza na odcinku, gdzie te pociągi kursują rzadziej (niż np. na trasie Wejherowo - Gdańsk).</p> <p>Zbyt długi czas zatwierdzania rozkładów jazdy komunikacji autobusowej. Po ogłoszeniu "nowego" rozkładu jazdy pociągów, przewoźnik autobusowy nie ma zazwyczaj szans na zaprojektowanie zmian, złożenie wniosku i otrzymanie decyzji zmieniającej zezwolenie w zakresie rozkładu jazdy.</p>	<p>Częste zmiany rozkładu jazdy pociągów uzależnione są od wielu czynników, ponieważ sieć kolejowa stanowi w dużej części system naczyń połączonych - mowa tutaj o kwestiach dotyczących przepustowości, uzależnienia od kursów innych przewoźników czy prowadzonych prac remontowych/modernizacyjnych na szlakach. Niemniej jednak, zaproponowane w Planie działania mają na celu zwiększenie wpływu samorządów lokalnych na ofertę regionalnych przewozów kolejowych, czego jednym z efektów będzie zwiększenie jej jakości oraz ustabilizowanie rozkładu jazdy (na ile jest to możliwe).</p>
326.	<p>PKS GDYNIA: Brak aktualnej bazy rozkładów jazdy na poziomie województwa. Władze województwa (Marszałek) na swoich stronach internetowych powinien posiadać rozkłady jazdy wszystkich przewoźników kolejowych i drogowych, wykonujących przewozy otwarte na terenie województwa, także w formie łatwej w obsłudze i czytelnej wyszukiwarki połączeń. Rozkłady oczywiście powinny zawierać godziny odjazdów ze wszystkich przystanków środków transportu, a także powinny zawierać informacje o przewoźniku, który dany kurs realizuje oraz kontakt do niego (adres, mail, telefon, strona internetowa).</p> <p>Brak wspólnej dla województwa bazy przystanków. Każda gmina, każdy powiat, województwo - każdy działa w tej materii na własną rękę. Żeby wspólna baza rozkładów jazdy dobrze działała, musi być oparta o wspólną bazę przystanków, zawierającą m.in. jedną nazwę dla danego przystanku, w danej lokalizacji. Niektóre jednostki samorządu terytorialnego nie aktualizują na bieżąco uchwał przystankowych, co jest pewnym problemem. Każdy pojazd komunikacji wykonując regularny transport na naszym terenie</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS obejmuje jedynie Obszar Metropolitalny. W zakresie stworzenia bazy rozkładów jazdy zaproponowano takowej w działaniu 4.2.2 Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją. W zakresie zadań dla całej metropolii dodano lobbowanie za utworzeniem wojewódzkiej bazy danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków, która mogłaby być rozszerzoną wersją bazy metropolitalnej. Informację pasażerską w formie łatwej w obsłudze i czytelnej wyszukiwarki połączeń zawarto w działaniu 4.3.1.</p> <p>Za przystanek odpowiada zarządca drogi, który powinien nadać odpowiednią nazwę przystankowi. Wspólna baza przystanków wpisuje się także w działanie 4.2.2. Uzupełniono zapisy działania 4.2.2 dla poszczególnych stref o aktualizację uchwał przystankowych i przesyłanie aktualizacji do zintegrowanej bazy połączeń. Rozszerzono także działanie o "Wyposażenie przewoźników w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (w tym modernizacja obecnie już posiadanych) umożliwiający generowanie plików GTFS-realtime</p>

	powinien być wyposażony w system GPS. Każdy pasażer powinien mieć dostęp do informacji za ile realnie dany środek transportu przyjedzie (realnie). Fajnie w tym względzie działa serwis kiedyprzyjedzie.pl .	zawierających informacje o bieżących opóźnieniach kursów linii regularnych".
327.	PKS GDYNIA: Brak węzłów przesiadkowych na stacjach kolejowych węzłowych, przede wszystkim Godętowo czy Luzino. Nie ma możliwości sensownej przesiadki z autobusu na pociąg i na odwrót w tych lokalizacjach.	Węzeł przesiadkowy Luzino i przystanek zintegrowany Godętowo są wpisane w istniejących dokumentach strategicznych (RPT). SUMP jest zgodny z ustaleniami tych dokumentów.
328.	PKS GDYNIA: Niektóre gminy nie są zainteresowane rozwojem komunikacji. Robią to, co muszą - ogłaszają przetargi lub zlecają przewoźnikom jedynie dowozy szkolne, nie dbając o pozostałych mieszkańców i ich potrzeby.	Gminy, uchwalając SUMP, biorą na siebie obowiązek dostosowania się do zapisów Planu.
329.	PKS GDYNIA: Półwysep Helski - brak przepustowości na torach, na drogach zatory. Tak wygląda sezon letni w (dla wielu) najpiękniejszym miejscu w Polsce. Potrzebny jest i drugi tor na tych odcinkach półwyspu (ale nie tylko, także na odc. od Redy do Władysławowa) gdzie jest miejsce, aby to zrobić, a także buspas na odcinku od Chałup do Władysławowa. Autobusy stojące w korku nie są zachętą do przesiadki z samochodu na autobus. Tak samo przepełnione pociągi.	Plan zakłada realizację inwestycji infrastrukturalnych przez PKP PLK (będących w planach narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej), które zwiększą przepustowość linii kolejowej przechodzącej przez Półwysep Helski (wraz z budową nowych przystanków kolejowych), aby odciążać układ drogowy z części ruchu. Planowany jest też zakup taboru i poprawienie komfortu jazdy pasażerów. Półwysep Helski wymaga także odrębnego planowania mobilności i odciążenia układu transportowego m.in. przez zarządzanie ruchem i priorytetyzację ruchu transportu zbiorowego, budowę Park&Ride na wlocie na półwysep (Reda), wzmacnianiu innych form transportu (np. wodnego) bądź ograniczania niekontrolowanego wjazdu dla osób spoza półwyspu. Ograniczenia ruchu indywidualnego są możliwe wyłącznie po wprowadzeniu atrakcyjnej komunikacji zbiorowej.
330.	PKS GDYNIA: Od 2024 r. najprawdopodobniej brak możliwości dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) kursów ponad powiatowych, zatwierdzanych u Marszałka Województwa z racji niewystarczających środków z budżetu	Uwaga ma charakter opinii. Na 2023 rok zadysponowano 97% środków przeznaczonych dla województwa pomorskiego z FRPA. W ramach prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, Ministerstwo Infrastruktury odrzuciło w ramach

<p>centralnego. Cierpią i będą cierpieć na tym mieszkający niedaleko granic powiatów. Niektóre miejscowości powiatu wejherowskiego mają bliżej do miasta Lębork i tam swoje przejazdy wykonuje większość mieszkańców takich miejscowości jak Linia, Brzeźno Lęborskie czy Łęczyce. Podobnie jest z trójmiastem - najgorsza oferta przewozowa to na styku Gdynia i Sopotu, Sopotu i Gdańska, Gdyni i Gdańska.</p>	<p>konsultacji społecznych uwagę do proponowanej zmiany hierarchii przyznawania środków z FRPA. Poprawa oferty przewozowej na obszarach stykowych może ulec zmianie dzięki stworzeniu jednego organizatora transportu, co zostało ujęte w działaniu 5.1.1.</p>
<p>331. W „Celach i działaniach” należy uwzględnić także działanie polegające na zapewnieniu dostępności przejazdów dla rowerzystów poprzez likwidację sytuacji, w których ręczna detekcja rowerzysty (przycisk) jest jedyną możliwością wykrycia rowerzysty. Przyciski takie są bardzo uciążliwe i niewygodne (np. często wymagają schodzenia z roweru lub nie da się ich dosięgnąć z roweru cargo), dodatkowo wydłużają czasowo podróż, gdy rowerzysta nie wciśnie przycisku w określonym momencie cyklu sygnalizacji. Ponadto przyciski jako jedyna forma wykrycia rowerzysty są wątpliwe prawnie, gdyż osoba na rowerze jest pojazdem, a pojazdy zgodnie z prawem powinny być wykrywane automatycznie (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr 3). Przycisk przy przejazdach rowerowych może funkcjonować wyłącznie jako rozwiązanie awaryjne w przypadku niewykrycia rowerzysty przez detekcję automatyczną (np. pętlę indukcyjną wykrywającą rowery czy kamerę). Podobne działania należy podjąć w przypadku przejść dla pieszych – albo zielone światło dla pieszych powinno się włączać za każdym razem w ramach cyklu sygnalizacji, albo pieszy powinien być wykrywany automatycznie (np.</p>	<p>W zaproponowanych działaniach uwzględniono ogólne zalecenia dotyczące takiego rozwoju sieci pieszej i rowerowej, aby były one w jak najwyższym stopniu spójne, dostępne, funkcjonalne i wygodne w użytkowaniu. Kwestia odpowiedniego programowania sygnalizacji świetlnej jest jednym z elementów zapewnienia tych cech. Szczegółowe zalecenia związane z tą tematyką znajdują się w literaturze przedmiotu wskazanej jako właściwe wytyczne i standardy, które należy uwzględnić przy rozwoju tych sieci.</p>

<p>kamerą). Obecnie na wielu przejściach dla pieszych piesi muszą wcisnąć przycisk, żeby w ogóle zapaliło się dla nich zielone światło, czego piesi często nie są świadomi – skutkuje to niepotrzebnym oczekiwaniem przed przejściami czy przekraczaniem jezdni na czerwonym świetle. Przyciski jako jedyna forma wykrycia rowerzysty czy pieszego są szczególnie szeroko stosowane w Gdyni. Wskaźnikiem może tutaj być liczba przejazdów rowerowych, na których zlikwidowano przycisk jako jedyną formę detekcji rowerzysty, a także liczba przejść dla pieszych, na których zlikwidowano przycisk jako jedyną formę detekcji pieszego.</p>	
<p>332. Wybór scenariusza przez stowarzyszenie Rowerowa Gdynia: ZRÓWNOWAŻONY. Uzasadnienie: Scenariusz zrównoważony stanowi połączenie scenariusza inwestycyjnego i restrykcyjnego, co może być najbardziej efektywną z punktu widzenia ograniczania śladu węglowego opcją działań na obszarze OMGS. Jednakże należy zwrócić uwagę na fakt, że podstawą takich działań musi być konsekwentne i spójne wspieranie innych niż motoryzacja indywidualna form transportu. Zaznacza się przy tym, że równoczesne wspieranie wszystkich form transportu (np. budowa dwupasmowej drogi przy jednoczesnej budowie linii tramwajowej lub wyznaczeniu buspasa) oznacza, że samochód będzie przez mieszkańców preferowany ze względu na logikę racjonalnych wyborów zawsze opierających się na indywidualnej korzyści.</p>	<p>W SUMP wprowadzono działania w celu 3.2. "Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego" w tym działania 3.2.4 "Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic lub wewnętrznego systemu ruchu obwodowego", 3.2.5 "Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności" oraz 3.2.6. "Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności". Celem wymienionych działań jest zatem wdrażanie zasad hierarchizacji ruchu i priorytetyzacji takich elementów jak ruch rowerowy, transportu zbiorowego czy humanizacja przestrzeni ulic. Realizowanie ulic wyłącznie jako dodatku do buspasów czy tras rowerowych przeczy idei hierarchizacji i racjonalnego planowania mobilności.</p>
<p>333. Rowerowa Gdynia: PAKIET 1: (priorytet - 3, wykonalność - 1) Rozproszenie organizacji transportu publicznego sprzyja kontroli polityków nad stanowiskami i środkami finansowymi, co jest korzystne dla nich samych. Jednocześnie jest niekorzystne dla użytkowników, co zostało jasno</p>	<p>Jednym z głównych, flagowych działań SUMP, jest zintegrowanie zarządzania transportem. Poświęcony jest temu cel 5.1. Działanie to będzie wprowadzane etapowo, a jego docelowym rezultatem jest utworzenie spójnego, metropolitalnego bądź regionalnego zarządu transportu.</p>

	<p>określone w konsultacjach. Zmiana zatem wymaga po pierwsze „oddania” części władzy przez polityków i jest realizowana w formie wydatków bieżących, czyli nieodnotowywanych w mediach, uroczystościach etc., zatem dla polityków nieatrakcyjnych z punktu widzenia poparcia.</p>
<p>334. Rowerowa Gdynia: PAKIET 2: (priorytet - 2, wykonalność - 3) Pakiet jest bardziej wykonalny, ponieważ dotyczy wydatków inwestycyjnych, zatem mogących być zbilansowanych w ciągu kadencji w formie uroczystości (wprowadzenie do użytkowania, otwarcie etc.) i jest to wydatek jednorazowy, w dodatku wspierany przez UE. Nie rozwiązuje on jednak kwestii nakładów na utrzymanie oferty, które nie wzrastają.</p>	<p>Utrzymanie infrastruktury jest bieżącym zadaniem JST, działania wskazane w celu 5.1. "zintegrowane zarządzanie transportem" ma także na celu poprawę mechanizmów współfinansowania transportu. Możliwe działania to m.in. integracja mechanizmów emisji i zakupów biletów oraz łączenie zasobów przewoźników publicznych.</p>
<p>335. Rowerowa Gdynia: PAKIET 3: (priorytet - 3, wykonalność - 2): Pakiet jest wykonalny ze względu na istotny komponent zadań inwestycyjnych. Jednocześnie ingerowanie w politykę planistyczną miast i gmin jest zadaniem trudno wykonalnym ze względu na fakt, że w chwili obecnej miejskie planowanie przestrzenne pełni służebną rolę wobec oczekiwań szeroko pojętego biznesu. Zgody na budowę osiedli wydawane są tam, gdzie określone grupy lobbystyczne posiadają istotny zasób ziemi. Przy obecnym braku mechanizmów wymuszania np. na deweloperach partycypacji w społecznych kosztach rozlewania się miast, zadania z celu nr 6 – choć słuszne – pozostają jedynie życzeniem.</p>	<p>W obecnym systemie prawnym nie ma mechanizmów pozwalających na narzucenie obowiązku ścisłej koordynacji planowania w obszarze funkcjonalnym. Wprowadzanie wspólnych standardów i monitorowania zmian jako wspólnej inicjatywy gmin jest możliwe i stosowane w innych obszarach metropolitalnych. Docelowo, powołanie związku metropolitalnego może pomóc we wdrażaniu mechanizmów wsparcia umiejętności planowania gmin bądź negocjowania z deweloperami. Warto zwrócić uwagę na zmiany ustawowe w przygotowywanej reformie systemu planowania. Jednym z nich jest mechanizm ZPI i umowy urbanistycznej, która pozwala na negocjowanie realizacji inwestycji publicznych przez deweloperów.</p>
<p>336. Rowerowa Gdynia: PAKIET 4: (priorytet - 3, wykonalność - 3): Zadania są w szczególności istotne w Gdyni, gdzie mamy do czynienia z wieloletnimi zaniedbaniami w rozbudowie infrastruktury pieszo-rowerowej. W odniesieniu do punktu 6 – jak wyżej.</p>	<p>Wszystkie obszary OMGGs traktowano na równi i poważnie w ramach proponowanych działań. Celem opracowania było wskazanie działań i zaleceń, które sprawią, że każdy obszar, w tym również Gdynia, uzyska jak najwyższej jakości sieć pieszą i rowerową.</p>
<p>337. Rowerowa Gdynia: PAKIET 5: (priorytet - 1, wykonalność - 1) Pakiet działań – choć zawiera ciekawe</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo działanie 3.2.4 służy przekierowaniu ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych</p>

	<p>elementy – jest w istocie zakamuflowanym programem rozbudowy dróg. Zwraca się uwagę, że działania 3.2.4 oraz 5.1.9 przewidują w zasadzie rozbudowę dróg dla samochodów, czyli działania zaprzeczające celowi SUMP.</p> <p>na obwodnice celem systematycznego uspokajania ruchu w centrach miast. W przypadku działania dotyczącego realizacji inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego przeformułowano, że chodzi realizację inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się, wykluczając przy tym inwestycje z Metropolitalnego Pakietu Drogowego.</p>
<p>338. Rowerowa Gdynia: PAKIET 6: (priorytet - 1, wykonalność - 1) Działanie te – w obliczu poziomu kompetencji urzędników (w szczególności w Gdyni) – stanowią potencjalne zagrożenie dla równoważenia mobilności. Niemniej, warto edukować zarówno mieszkańców, jak i urzędników i polityków w kwestii przyczyn i skutków zmian klimatu, ponieważ w warunkach polskich samorządy rozbudowują drogi dla samochodów, zezwalających na nadmierne wycinki i tnący wydatki na transport publiczny są jedną z głównych niszczycielskich wobec przyrody sił.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W ramach działania 5.1.8 w zakresie działania dla całej Metropolii dodano rozszerzenie oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji o tematy związane z przyczynami i skutkami zmian klimatu wynikającymi z użycia paliw kopalnych.</p>
<p>339. Rowerowa Gdynia: Działanie 1.2.1 Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością - Należy uzupełnić zapisy o obowiązkowe likwidowanie barier architektonicznych w obrębie przystanków oraz węzłów przesiadkowych. Z punktu widzenia wszystkich pasażerów komunikacji miejskiej istotne jest to, by przystanki były pozbawione schodów i tunel (lub były one unieszkodliwione). Standard przystanków komunikacji miejskiej powinien obejmować brak schodów, kładek, tuneli etc. Dlatego proponuje się dodanie wskaźnika realizacji: Liczba przystanków na terenie OMGGS, gdzie unieszkodliwiono bariery architektoniczne.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w działaniu 1.2.1 oraz w nowym działaniu dotyczącym dostępności do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością.</p>
<p>340. Rowerowa Gdynia: Działanie 1.2.2 Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego</p>	<p>Uwaga odrzucona. Klasyfikacja dostępności wynika ze wskaźnika z oficjalnego zestawu KE (SUMI). SUMP nie schodzi na poziom</p>

<p>i trolejbusowego - Wskaźnik: Liczba mieszkańców w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego obsługiwanego przez co najmniej 4 kursy w ciągu doby w rdzeniu Metropolii to zdecydowanie zbyt mała częstotliwość, by zapewnić atrakcyjność transportu publicznego. Proponuje się, by za bazową częstotliwość uznać 30 minut. Jednocześnie hierarchizacji i standaryzacji wymagają linie komunikacyjne, co pozwoli na uporządkowanie systemu przesiadkowego. Z tego wynikać będą z pewnością wyższe częstotliwości. Za częstotliwość bazową dla uznania atrakcyjności transportu publicznego należy uznać 15 minut w szczycie.</p>	<p>szczegółowości określania częstotliwości bazowych w PTZ na terenie miast. Istnieją inne dokumenty strategiczne i analizy, które podejmują ten temat.</p>
<p>341. Rowerowa Gdynia: Działanie 1.2.5 Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej - Uzupelnienie pakietu działań o nowe pętle komunikacji miejskiej (niekoniecznie z funkcją węzła przesiadkowego). Umożliwi to zwiększenie elastyczności sieci transportu, gdyż w chwili obecnej zdarzają się sytuacje, gdy linie komunikacji miejskiej mają zbyt długie trasy tylko dlatego, że w optymalnym miejscu nie ma pętli, co generuje dodatkowe koszty po stronie miast. Wskaźnik: liczba nowo wybudowanych pętli autobusowych/ tramwajowych/trolejbusowych.</p>	<p>Uwaga odrzucona.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pętle autobusowe łatwo jest wyznaczyć w formie tzw. kryterium ulicznego, często w połączeniu z ograniczeniem parkowania bądź w ogóle ruchu samochodowego na niektórych ulicach. 2. Infrastruktura trolejbusowa nie będzie już rozbudowywana w zakresie zasięgu sieci trakcyjnej; trolejbusy z dodatkowymi bateriami mogą bez problemu korzystać z krańcówek autobusowych. 3. Tramwaje dwukierunkowe (czyli większość obecnie eksploatowanych tramwajów w Gdańsku) nie potrzebują tak rozbudowanej i kosztownej infrastruktury jak pętla, żeby zmienić kierunek jazdy - wystarczą dwa rozjazdy. Obecnie nawet można realizować krańcówki tramwajowe ad hoc, przy użyciu rozjazdów nakładkowych. <p>Podsumowując, proponowany wskaźnik nie będzie miarodajny.</p>
<p>342. Rowerowa Gdynia: Działanie 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych - Należy uzupełnić zapisy o obowiązkowe likwidowanie barier architektonicznych w obrębie węzłów przesiadkowych. Wskaźnik: Liczba węzłów przesiadkowych na terenie OMGGS,</p>	<p>Choć kwestia likwidacji barier architektonicznych wybrzmiewała w różnych punktach zaproponowanych działań, szczególnie w formie zapewniania jak najwyższej dostępności, zarówno węzłów, jak i ogólnie przestrzeni publicznej, to dodano również fragment o treści: "Należy szczególnie uwzględnić likwidację wszelkich barier architektonicznych obecnie utrudniających przemieszczanie się pieszo</p>

<p>gdzie unieszkodliwiono bariery architektoniczne.</p>	<p>i/lub rowerem na obszarach węzłów, a także mieć na uwadze odpowiednie projektowanie nowych/modernizację istniejących węzłów tak, aby tego typu bariery nie występowały" do działania 1.3.1. Bariery powinny być usuwane, nawet w miejscach stosunkowo niedawno oddanych do użytku. Uwaga uwzględniona w zakresie likwidacji barier architektonicznych w nowym działaniu dotyczącym dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością.</p>
<p>343. Rowerowa Gdynia: Działanie 1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego - Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia samorządów z obszaru OMGGS (połączenia z Helem, tramwaj wodny w Gdańsku) należy zwrócić uwagę na małe prawdopodobieństwo odgrywania przez turystyczne w istocie tramwaje wodne istotnej roli w systemie transportu, zwłaszcza w kontekście połączeń z Helem. Zasadnym jest wpisanie odtworzenia przeprawy Wisłoujście-Nowy Port oraz ewentualnie przeprawy między Wałową i Sienną Groblą w Gdańsku. Pozostałe przeprawy ze wysokie koszty i alternatywny są niezasadne.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Analizy przeprowadzone dla PBPR dowodzą zasadności uruchomienia połączenia w relacji rdzeń metropolii - Półwysep Helski, niniejszy Plan zakłada aktualizację i pogłębienie tych analiz.</p>
<p>344. Rowerowa Gdynia: Działanie 2.1.1 Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej - Zwraca się uwagę na konieczność doprecyzowania sformułowania „równoległej względem drogi nadmorskiej trasy północ-południe”, ponieważ nie jest znana jej lokalizacja ani spójny plan na realizacji takiej trasy przez cały rdzeń, a nie tylko jedno miasto. Bolączką systemu dróg rowerowych są przede wszystkim braki dróg rowerowych pomiędzy górnym i dolnym trasem Trójmiasta (w szczególności w Gdańsku) oraz brak drogi rowerowej spinającej relacje obsługiwane przez Obwodnicę Trójmiasta. Do tego problemem na</p>	<p>Takie zalecenia zostały zawarte w Diagnostyce, do której odwołuje się SUMP. Ponadto do SUMP załączono mapy koncepcji rozwoju sieci rowerowej OMGGS, w której uwzględniono zarówno wspomniane sugestie, jak i wzmiankowane opracowanie. W kwestii doprecyzowania przebiegu trasy północ-południe nie wykonywano szczegółowych analiz. Zdiagnozowano konieczność realizacji takiej trasy, jednak wytyczenie konkretnego jej przebiegu powinno odbyć się już na etapie projektowania w oparciu o audyty i konsultacje społeczne.</p>

<p>obszarze Gdyni (ale także w innych miastach OMGGS) jest niekompletna sieć dróg rowerowych, która nie pozwala na sprawne i bezpieczne poruszanie się między dzielnicami a także między miastami. Braki te zostały wymienione w dokumencie „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim” opracowanego przez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego w 2021 również z myślą o kierunkowaniu wsparcia z UE.</p> <p>W związku z tym postuluje się odstąpienie od budowania drugiej/trzeciej drogi rowerowej wzdłuż SKM, a koncentrację na działaniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) uzupełnienie sieci transportowych dróg rowerowych w OMGGS zgodnie z „Koncepcją...”. b) budowa infrastruktury rowerowej łączącej górny i dolny taras Trójmiasta. c) stworzenie drogi rowerowej pozwalającej na obsługę relacji obsługiwanych wyłącznie poprzez Obwodnicę Trójmiasta. <p>Wskaźniki: sugeruje się zastąpienia zapisu „Liczba luk” zapisem „Liczba zlikwidowanych luk w transportowej sieci rowerowej rdzenia OMGGS”.</p>	
<p>345. Rowerowa Gdynia: Działanie 3.1.1 Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OM - Dodanie wskaźnika: Polityka parkingowa OMGGS.GGS zgodnej z założeniami SUMP.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Taki wskaźnik byłby niemierzalny.</p>
<p>346. Rowerowa Gdynia: Działanie 3.1.2 Rozbudowa stref płatnego parkowania - Sugeruje się dodanie działania wraz z porządkowaniem parkowania w śródmiejskich obszarach miast rdzenia Metropolii. Istotą takiego działania jest zmiana organizacji ruchu w taki sposób, by parkowanie odbywało</p>	<p>W ramach działań proponowanych w zakresie polityki parkingowej i zarządzania parkowaniem w OMGGS szeroko opisano konieczność takiego uporządkowania systemu, aby nie ingerował on w pozostałe systemy zrównoważonej mobilności, w tym również podkreślono</p>

	<p>się równolegle na jezdni, zamiast skośnie częściowo na chodnikach, co istotnie obniża komfort przemieszczania się pieszo, jak również degraduje przestrzeń. Przykładem takich miejsc może być końcowy odcinek ulicy Haffnera w Sopocie, czy ulica 3 Maja w Gdyni. Dodanie wskaźnika: liczba ulic, gdzie usunięto parkowanie z chodnika.</p>
<p>347. Rowerowa Gdynia: Działanie 3.2.4 Budowa obwodnic wraz z uspokojeniem ruchu - Należy przeformułować nazwę działania, ponieważ sugeruje ono budowę Obwodnic. Działania, jakkolwiek zasadne, powinny być nazwane „Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic”. Zwraca się przy tym uwagę, że obwodnice powinny mieć funkcję wyrzucania długodystansowego tranzytu z centrów miast (przykład Malborka, Starogardu Gdańskiego), nie zaś tworzenie nowych opcji przemieszczania się samochodem wewnątrz rdzenia Metropolii. Dlatego zasadnym jest doprecyzowanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza Rdzeniem Metropolii. Wewnątrz rdzenia nowe drogi wywołają popyt indukowany, co wiąże się ze wzrostem ruchu samochodowego i jest sprzeczne z celami SUMP.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W ramach opisu działania doprecyzowano, że obwodnice powinny być realizowane w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich.</p>
<p>348. Rowerowa Gdynia: Działanie 4.1.1 Edukacja na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych środków transportu - Uzupelnienie zapisów o szkoleniach z zakresu ochrony środowiska oraz celów i zasad polityki klimatycznej wśród urzędników miast OMGGŚ. W chwili obecnej kompetencje z tych obszarów urzędników (w szczególności miasta Gdynia) zajmujących się szeroko pojętą mobilnością, inwestycjami oraz transportem należy ocenić jako niedostateczne, co przekłada się na stałe działania nakierowane na rozwój ruchu samochodowego (plany rozwojowe, działania remontowe etc.)</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W działaniu 4.1.1., w punkcie dotyczącym prowadzenia różnego rodzaju akcji w omawianym zakresie, poza mieszkańcami i użytkownikami transportu, dodano również decydentów.</p>

	i blokowanie rozwoju zrównoważonego transportu. Wskaźnik: Liczba szkoleń i warsztatów przeprowadzonych wśród urzędników miast OMGGS.	
349.	<p>Rowerowa Gdynia: Działanie 5.1.8 Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji oraz utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych - Dotychczasowe działania urzędników w obszarze kompetencji odnoszących się do równoważenia mobilności należy ocenić jako niskie, stąd pytanie jakie kompetencje miałyby przekazywane w ramach wzmiankowanego Centrum. Przykładem może być niekompletny model ruchu (bez ruchu rowerowego), jaki w tej chwili jest bazą do planowania zmian.</p> <p>W związku z tym proponuje się, aby Zespół – co do zasady dobra inicjatywa - uwzględnił także element dialogu społecznego z organizacjami pozarządowymi, których członkowie niejednokrotnie mają większe kompetencje niż urzędnicy.</p> <p>Włączenie strony społecznej w dialog będzie nie tylko przyczynkiem do poprawy jakości działań na rzecz zrównoważenia mobilności, ale także pozwoli na większą transparentność działań w obszarze zlecenia opracowań eksperckich z tego zakresu.</p> <p>Wskaźnik: liczba posiedzeń Rady/Komitetu Monitorującego Zespół.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. W zakresie sposobu realizacji dodano możliwość organizacji prelekcji z przedstawicielami organizacji pozarządowych. Centrum Kompetencji ma służyć podnoszeniu kompetencji urzędników, a nie przekazywaniu kompetencji do wzmiankowanego Centrum. Ponadto w ramach Zespołu ds. wdrażania PZMM zaproponowano funkcjonowanie Społecznej Rady Mobilności OMGGS.</p>
350.	<p>Rowerowa Gdynia: Działanie 5.1.9 Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego - Wykreślenie z zapisów działania SUMP Metropolitalnego Pakietu Drogowego. Nie negując co do zasady formuły PPP zwraca się uwagę, że Metropolitalny Pakiet Drogowy przewiduje przebudowę lub budowę 100 odcinków dróg o długości blisko 200 km. Wybór formuły PPP dla budowy dróg stanowi odpowiedź polityków na zmniejszające się możliwości pozyskania środków z UE na budowę dróg dla samochodów pod pretekstem budowy infrastruktury dla</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przeformułowano sposób realizacji na inwestycje związane z publicznym transportem zbiorowym oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. Wykluczono z opisu Metropolitalny Pakiet Drogowy.</p>

	<p>transportu publicznego oraz jednocześnie rosnące zadłużenie samorządów. Warto zaznaczyć, że plany Pakietu nie są sprecyzowane, natomiast szczerze informacje związane z tym projektem pokazują, że jest on nakierowany wyłącznie na rozwój ruchu samochodowego, stąd jest on wybitnie sprzeczny z celami SUMP i nie powinien się w takim dokumencie znaleźć. Sugeruje się zatem zapis „Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego w obszarze równoważenia mobilności”.</p>
<p>351. Rowerowa Gdynia: Uwaga do wstępu w punkcie „3 Jak chcemy, żeby było?”. W związku faktem, że SUMP stanowić ma postawę do realizacji projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, należy uzupełnić ogólny opis o konieczność respektowania zasady „Do no significant harm” (DNSH). Jest to nowa zasada horyzontalna dla przedsięwzięć wspieranych środkami Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2021-2027. Nadanie jej rangi zasady horyzontalnej oznacza, że ma być ona stosowana w projektach powszechnie, przekrojowo, w możliwie szerokim zakresie. Stąd wniosek, że jakiegokolwiek projekty opierające się o założenia SUMP muszą tą zasadę respektować i musi ona być zasygnalizowana na najwcześniejszym możliwym etapie dokumentu.</p>	<p>Zasada DNSH jest do wprowadzenia do zasad horyzontalnych zarówno w SUMP jak i w Strategii Terytorialnej jako dokumentu nadrzędnego wobec SUMP. Zasady horyzontalne, tzn. zrównoważonego rozwoju oraz równości szans, zostaną dodane do dokumentu Planu. Zasady te były stosowane przy formułowaniu celów planu i powinny być także respektowane przy wdrażaniu dokumentu.</p>
<p>352. Miasto i gmina Kartuszy: DZIAŁANIE 3.1.3 Rozbudowa systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu „Pkt. f) f) Parkingi buforowe mogą być lokalizowane na obrzeżach miast przy węzłach drogowych oraz obrzeżach SCT. Parkingi buforowe nie mogą być lokalizowane w centrach miast.” Zapis dotyczący braku możliwości lokalizacji parkingów buforowych w centrach miast winien dotyczyć jedynie rdzenia metropolii. Baza parkingowa w mniejszych miejscowościach zawsze będzie zlokalizowana przy węźle bądź w</p>	<p>W uwadze mylone są pojęcia parkingów buforowych i parkingów typu Park&Ride. Te drugie rzeczywiście mogą się znajdować w centrach miejscowości przy węzłach, buforowe jednak nie powinny. Niemniej złagodźono zapis w działaniu, zmieniając stwierdzenie "nie mogą" na "nie powinny".</p>

	jego bezpośredniej okolicy, a same węzły już są w centrach małych miast.	
353.	<p>Miasto i gmina Kartuzy: W większości działań zobligowano beneficjentów do przeprowadzania obowiązkowo audytu i konsultacji społecznych. Z pewnością będą one pomocne przy podejmowaniu kluczowych decyzji np. o lokalizacji nowych węzłów integracyjnych, jednak przy rozbudowach istniejącej infrastruktury (parkingów, ścieżek rowerowych, chodników) mogą przyczynić się do znacznego wydłużenia procesu inwestycyjnego. Dodatkowo poprzez takie zapisy IZ będą uprawnione do bezwzględnego wymagania tych dokumentów przy ubieganiu się o beneficjentów o wsparcie finansowe. W przypadku rozbudowy istniejących węzłów posiadanie audytów i przeprowadzenia konsultacji powinno mieć charakter fakultatywny. Należy wziąć pod uwagę fakt, że proces wdrażania nowej perspektywy unijnej jest bardzo opóźniony.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Jako opcjonalne w działaniach wpisano przeprowadzanie konsultacji społecznych. Przeprowadzanie audytów w przypadku modernizacji i rozbudowy węzłów integracyjnych, rozbudowy dróg rowerowych, poprawy dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych oraz usług publicznych powinno być standardem realizowanym w ramach opracowywania dokumentacji przetargowej i projektowej lub przy wnioskach grantowych.</p>
354.	<p>UM Reda - wybór scenariusza: inwestycyjny. Uzasadnienie: Przy pozyskiwaniu przez gminy dofinansowania zewnętrznego z różnych źródeł na własne potrzeby, a jednocześnie niewystarczającej integracji działań na poziomie Metropolii, działania na rzecz oczekiwanej przez mieszkańców wspólnej i zadowalającej oferty taryfowo-transportowej będą nieskuteczne. Skutkiem może być brak rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Scenariusz inwestycyjny ma odzwierciedlać sytuację, w której gminy realizują działania w sposób opisany w uwadze - prowadzą inwestycje przy niskim poziomie koordynacji. Celem scenariuszy było odwzorowanie realistycznych opcji i oceny ich wpływu na funkcjonowanie systemu i emisje CO₂. Opisane w uwadze działanie może się zmaterializować.</p>
355.	<p>UM Reda: PAKIET 1: priorytet -3, wykonalność -2 - Pakiet wykonalny pod warunkiem szybkiego wprowadzenia rzeczywistego i czytelnego dla wszystkich JEDNEGO biletu metropolitalnego, dostępnego w formie cyfrowej i analogowej, oraz realnej integracji transportu zbiorowego, zwłaszcza między poszczególnymi gminami,</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Działanie jest uwzględnione w SUMP w ramach celu 5.1.</p>

	z zachowaniem ciągłości linii. Założeniem kluczowym jest zarządzanie transportem z poziomu metropolii.	
356.	UM Reda: PAKIET 2: priorytet -3, wykonalność -2 - Konieczna poprawa częstotliwości kursowania transportu zbiorowego i rozwój sieci połączeń. Założeniem kluczowym jest zarządzanie transportem z poziomu metropolii.	Takie działanie jest uwzględnione w Planie w dłuższej perspektywie.
357.	UM Reda: PAKIET 3: priorytet - 3, wykonalność -2 - Jak wyżej. Do tego konieczne jest uzupełnienie brakujących fragmentów dróg pieszych i rowerowych, także międzygminnych.	Działanie uwzględnione w dokumencie. Szczegółowa propozycja docelowej sieci rowerowej została zawarta na odpowiedniej mapie.
358.	UM Reda: PAKIET 4: priorytet - 2, wykonalność -1 - Dla większości mieszkańców Redy jako miasta okółordzeniowego problemem jest odległość miejsca pracy (np. Trójmiasto) – za daleko, aby jechać rowerem.	Dlatego też w ramach przeprowadzonej Diagnozy podkreślono, że zapewnienie możliwości swobodnego, bezpiecznego i wygodnego poruszania się rowerem lokalnie jest tylko jednym z aspektów rozwoju sieci rowerowej OMGGS. Ze względu na rozległość obszaru i siłę wewnętrznych oddziaływań kluczowe będzie odpowiednie powiązanie sieci rowerowej z siecią transportu zbiorowego. Zalecenie to zostało szczegółowo opisane w działaniach dotyczących rozwoju sieci rowerowej oraz jej integracji z pozostałymi systemami transportowymi.
359.	UM Reda: PAKIET 5: priorytet -3, wykonalność -2 - Zbyt mała ilość węzłów przesiadkowych z bezpłatnymi parkingami. Drogi dla rowerów i pieszych nie tworzą spójnej sieci i miejscami są niebezpieczne. Wydzielenie buspasów może spotkać się z oporem społecznym przy ograniczeniu przepustowości dróg dla transportu indywidualnego.	Konieczność zapewnienia spójności i bezpieczeństwa sieci rowerowej jest kluczową kwestią poruszoną w Diagnozie i SUMP. Na każdym etapie analizy i formułowania propozycji działań podkreślano konieczność zapewnienia tych cech w docelowej sieci rowerowej.
360.	UM Reda: PAKIET 6: priorytet - 3, wykonalność -2- Samochody elektryczne wciąż są za drogie dla przeciętnego użytkownika indywidualnego, sieć ładowania nie wystarczy dla wszystkich, jeżeli nie opracuje i nie wdroży się mechanizmów współpracy z sektorem prywatnym.	Uwaga ma charakter opinii, a wspomniana kwestia znajduje się poza zakresem Planu. SUMP może rozstrzygać w kompetencjach gmin, ale nie może zapewnić obniżenia kosztów aut elektrycznych.

<p>361. UM Reda: działanie 1.1.1 Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS: Konieczne utworzenie nowych przystanków w Redzie: na linii 213 Reda Ciechocino (w dokumencie Reda Chocianowo) i na linii 202 Reda Centrum.</p>	<p>Poprawiono i dopisano nazwy nowych przystanków (również w odniesieniu do innych gmin odnośnie do inwestycji na linii nr 202).</p>
<p>362. UM Reda: działanie 1.1.2 Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej: Budowa węzłów przesiadkowych przy nowych przystankach oraz przy istniejących Reda Rekowo i Reda Pieleszewo. Poprawa sieci pieszej i infrastruktury dostępowej możliwe pod warunkiem dofinansowania zewnętrznego. Redzka infrastruktura obsługuje znaczącą ilość mieszkańców gmin sąsiednich (powiat pucki i wejherowski).</p>	<p>Dodano w opisie działania, że chodzi tutaj również o obecnie istniejące przystanki osobowe i dworce kolejowe wymagające interwencji - wymienianie nazw wszystkich przystanków w poszczególnych gminach mija się z celem.</p>
<p>363. UM Reda: działanie 1.1.4 Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych: Bez poprawy funkcjonowania transportu publicznego korzystanie z kolei jest utrudnione dla większości mieszkańców i gmin sąsiednich. Ryzykiem są wysokie koszty i brak wystarczającej synchronizacji linii międzygminnych.</p>	<p>Działanie uwzględnione w dokumencie.</p>
<p>364. UM Reda: działanie 1.2.1 Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością: Działanie do realizacji z poziomu międzygminnego (jeden organizator transportu) przy ścisłej współpracy gmin.</p>	<p>Działanie uwzględnione w dokumencie.</p>
<p>365. UM Reda: działanie 1.2.2 Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego: Działanie do realizacji z poziomu międzygminnego (jeden organizator transportu) przy ścisłej współpracy gmin.</p>	<p>Póki co nie ma jednego organizatora transportu, lecz docelowo dokument wskazuje takie rozwiązanie.</p>
<p>366. UM Reda: działanie 1.2.3 Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego: Działanie do realizacji z poziomu międzygminnego (jeden organizator transportu). Finasowanie głównie zewnętrzne.</p>	<p>Działanie uwzględnione w dokumencie.</p>

<p>367. UM Reda: działanie 1.2.4 Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego: Działanie nieuniknione, lecz może spotkać się z dużym oporem społecznym. Zabranie części pasa drogowego na potrzeby transportu uprzywilejowanego musi być poprzedzone realizacją działań pozwalających w sposób nieuciążliwy i tani skorzystać z transportu zbiorowego.</p>	<p>Uprzywilejowanie PTZ musi być wprowadzone równocześnie z bardzo dobrą ofertą przewozową.</p>
<p>368. UM Reda: działanie 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych: Każda stacja kolejowa powinna mieć docelowo standard węzła przesiadkowego, zbierając ruch samochodowy i UTO. Ryzykiem jest brak środków i niewystarczająco spójne sieci połączeń autobusowych i rowerowych, prowadzących do węzłów.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p>
<p>369. UM Reda: działanie 2.1.1 Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej: Ryzykiem może być niewystarczająco silna współpraca międzygminna, celem uzgodnienia optymalnego przebiegu tras. Brak dofinansowania zewnętrznego może zablokować lub znacząco wydłużyć realizację procesu."</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Kwestie zaleceń dotyczących współpracy na różnych szczeblach uwzględniono w Diagnostyce i w SUMP.</p>
<p>370. UM Reda: działanie 2.1.3 Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej: Ryzykiem może być niewystarczająca współpraca z poziomymi zarządcami dróg.</p>	<p>Kwestie zaleceń dotyczących współpracy na różnych szczeblach uwzględniono w Diagnostyce i w SUMP. Zalecenia w tym temacie znajdują się w działaniach 5.1.8 i celach 2.1.3. 3.2.1. i 3.2.5.</p>
<p>371. UM Reda: działanie 2.2.2 Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego: Ryzykiem planu jest brak „wspólnego biletu”. Ponadto, przy obecnym stanie taboru kolejowego, w wielu miejscach wsiadanie do pociągu z rowerem jest niebezpieczne ze względu na odległość między peronem a wagonem. Działanie ma wysoki priorytet, przy okazji zakupu nowego taboru i modernizacji stacji należy podjąć spójne działania</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Wzmiankowane sugestie zostały uwzględnione w ramach proponowanych działań i/lub w Diagnostyce.</p>

	skutecznie zachęcające do podróży z rowerem.	
372.	UM Reda: działanie 3.2.4 Budowa obwodnic wraz z uspokojeniem ruchu: Kolejność jest kluczowa. Uspokojenie ruchu nie może wyprzedzać powstania obwodnic (np. Droga Wschodnia w Redzie, Via Maris).	Uwaga uwzględniona częściowo. Uspokojenie ruchu jest możliwe po spadku natężenia ruchu na starym przebiegu drogi krajowej nr 6 po otwarciu Trasy Kaszubskiej. Oczywiście otwarcie wskazanych tras pozwoli na kolejne działania z zakresu uspokojenia ruchu.
373.	UM Reda: działanie 3.2.5 Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności: Środki własne gmin są niewystarczające na szybką realizację działania. Poprawa przepustowości dla ruchu samochodowego ma znaczenie, m.in. na trasach o znaczeniu turystycznym (np. kierunek Hel). Korki nie znikną z dnia na dzień, a są generatorem emisji.	Uwaga nieuwzględniona - wskazane działanie ma charakter ciągły. Pomimo ograniczonych środków własnych gmin, prowadzone są w dalszym ciągu modernizacje układu drogowego. Uwzględnienie infrastruktury zrównoważonej mobilności może podwyższyć wartość modernizacji, jednak w dalszym stopniu jest ona tańsza niż modernizacja drogi, a pozwala na zwiększenie np. sieci dróg rowerowych.
374.	UM Reda: działanie 3.3.2 Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych: Problemem w realizacji wskaźnika może być fakt, że pojazdy zeroemisyjne wciąż są za drogie dla przeciętnego użytkownika indywidualnego.	Uwaga ma charakter opinii. W działaniu wskazano, że realizacja sieci punktów ładowania powinna być realizowana w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania.
375.	UM Reda: działanie 4.2.1 Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.): Organizując platformę (uwaga ogólna do cyfryzacji systemu opłat i organizacji podróży) należy równolegle zadbać o interesy osób nie chcących lub nie mogących korzystać wyłącznie z cyfrowej formy usług (np. podpinać karty płatniczej, logować się do systemu, instalować aplikacji w telefonie).	Uwaga uwzględniona - w opisie realizacji działania dodano konieczność zachowania możliwości zakupu biletu w postaci papierowej dla osób nie korzystających z cyfrowych kanałów sprzedaży biletów.
376.	UM Reda: działanie 5.1.3 Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy: Reda jako gmina o niskim wskaźniku per capita będzie miała z tym trudności.	Działania na rzecz zintegrowanego zarządzania transportem (Cel 5.1.) w ramach metropolii mają pomóc w bardziej wyrównanymi i dostępniejszym finansowo systemie finansowania transportu zbiorowego.

<p>377. UM Reda: działanie 5.1.5 Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim: Działanie o bardzo wysokim priorytecie i oczekiwane przez mieszkańców. Ryzykiem może być dalsze przedłużanie się procesu, który w świadomości zbiorowej istnieje już wiele lat.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p>
<p>378. GZDiZ: wybrany scenariusz: brak. Uzasadnienie: Trudno jest jednoznacznie określić scenariusz, gdyż wiele zależy od budżetów samorządów, sytuacji politycznej oraz innych czynników oraz wydarzeń, z którymi gminy OMGGS będą musiały się zmierzyć. Z pewnością, mieć miejsce będą miały działania, które są przypisane w każdym ze scenariuszy.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Scenariusze zostały określone na bazie możliwych strategii wdrażania SUMP, w tym różnych sposobów inwestowania, różnego stopnia integracji oraz osiągnięcia celu wskazanego w dokumencie. W opisie scenariuszy działania zostały przyporządkowane w zależności od sposobu osiągnięcia tego celu. Wyróżnienie scenariuszy jest możliwe, jak i konieczne, w celu realistycznej oceny ich konsekwencji dla osiągnięcia celów emisji czy wskaźników SUMI.</p>
<p>379. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.1.1 Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS: Punkty a) -e) w pierwszej części opisu zadania to bardziej grupa współpracy między miastami niż działania dot. zapewnienia dostępności kolejowej. Druga część opisu: b) W sprawie PKM, Prezydent Aleksandra Duliewicz podjęła decyzję o skierowaniu na najbliższą Radę Miasta Gdańska uchwały dotyczącej uwzględnienia wsparcia finansowego opracowania dokumentacji projektowej nowego odcinka PKM. d) e) w tych zadaniach istotną rolę odgrywa również PKP PLK, więc powinni być wskazani jako odpowiedzialni za realizację. Wskaźnik powinien dotyczyć mieszkańców rdzenia, Czy 60 minut to nie jest za dużo? Dojazd/dojście 60 minut do dworca/przystanku kolejowego powoduje, że większość mieszkańców nie będzie rozważać transportu kolejowego.</p>	<p>Pkt. a) - e) dotyczą współpracy z podmiotami kolejowymi realizującymi inwestycje w infrastrukturę liniową i punktową, mającą na celu poprawę dostępności transportem kolejowym do rdzenia metropolii. Działania wspierające, lobbingsowe i promujące określone przedsięwzięcia infrastrukturalne prowadzone przez samorządy szczebla lokalnego jak najbardziej przyczyniają się do poprawy dostępności transportem kolejowym do rdzenia metropolii, nawet jeśli podmioty te nie są bezpośrednio odpowiedzialne za realizację inwestycji szynowych. Budowa PKM Południe przez Miasto Gdańsk będzie uwzględnione jako osobne działanie, tuż po oficjalnym jego zatwierdzeniu, a PKP PLK będą określone jako podmiot odpowiedzialny za realizację większości liniowych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych na terenie OMGGS.</p>
<p>380. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.1.3 Zakup nowoczesnego taboru kolejowego:</p>	<p>Uznaje się, że okres eksploatacji taboru kolejowego przed jego modernizacją (jeśli</p>

<p>Wskaźnik - Udział jednostek taboru kolejowego młodszego niż 20 lat. Skąd wynika przyjęcie okresu 20 lat? Czy nie można wpisać liczby zakupionego nowego taboru, zmodernizowanego, spełniającego określone normy (jeśli takie są)?</p>	<p>jest to zasadne i opłacalne ekonomicznie) lub wycofaniem z użytkowania to 30 lat. Obecnie tabor elektryczny należący do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego cechuje się średnim wiekiem 33 lat, a w przypadku PKP SKM jest to nieco ponad 40 lat. Wydaje się więc, że przyjęty próg 20 lat jest dość ambitnym, ale realistycznym (w perspektywie 2030 r.) pułapem. Natomiast wskazywanie udziału zmodernizowanych pojazdów jest bezzasadne, ponieważ od kilku lat modernizacja starszych jednostek nie jest już prowadzona jako nieopłacalna ekonomicznie i technicznie (np. PKP SKM w Trójmieście nie planuje już modernizować eksploatowanych EN57 i EN71). Jeżeli zaś chodzi o spełnianie określonych norm, to jest ich zbyt dużo, aby zawrzeć je we wskaźnikach. Przykładowo bowiem, szynowy pojazd pasażerski oferowany w postępowaniu przetargowym w Polsce musi spełniać wymagania odpowiednich unijnych Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TS PRM - dot. dostępności dla niepełnosprawnych, TSI SRT - dot. bezpieczeństwa w tunelach kolejowych, TSI NOI - dot. emisji hałasu, TSI LOC&PAS - dot. ogólnie podsystemu taboru pasażerskiego, TSI CCS - dot. podsystemu sterowania), norm PN oraz kart UIC. To bardzo szczegółowe przepisy regulujące różny zakres eksploatacji i parametrów technicznych pojazdów kolejowych, które mogą jeździć po polskich torach.</p>
<p>381. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.1.4 Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych: a) zadanie częściowo nie dotyczy rdzenia metropolii: „reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem Metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi (o ile jest taka możliwość na danym terenie)” a) zamiast uruchomienia przewozów dowozowych, raczej powinna być tu optymalizacja istniejących rozkładów jazdy bądź zmiana przebiegu linii z uwzględnieniem węzła. Na dziś trudno jest określić, skąd te przewozy</p>	<p>Zadanie zawiera zarówno określenie "uruchomienie" oraz "reorganizacja", co oznacza, że w zależności od lokalizacji, należy uruchomić nowe linie bądź zmienić przebiegi istniejących. Jeśli chodzi o lokalizacje, dokument dotyczy całej metropolii. Istnieją obszary wykluczone transportowo, w tym wśród nowo powstałej zabudowy w obszarze okołordzeniowym (poza analizami, dostawaliśmy uwagi od mieszkańców o takich sytuacjach). Wyznaczanie konkretnych tras linii wykracza poza zakres SUMP. Linie transportu zbiorowego dzielą się na główne, dowozowe i uzupełniające. Wskaźnik ten odnosi się do linii</p>

<p>dowozowe miałyby jeździć, aby obsługiwać stacje.</p> <p>Wskaźnik powinien uwzględniać poszczególną stację/węzeł i poszczególną relację dla pociągów jadących w różnych kierunkach, chociaż będą trudności z jego ustaleniem (jaki zapas czasowy przyjąć od przyjazdu autobusu do przyjazdu kolei; co z tego wskaźnika wynika, skoro na np. na Karwiny obecnie TZ przyjeżdża ciągle spóźniony z powodu remontów).</p>	<p>dowozowych do systemu kolejowego, który powinien pełnić rolę kręgosłupa systemu transportu zbiorowego. Zaproponowane odniesienie do samego węzła jest niewystarczające. Wskaźnik musi spełniać kilka wymogów, m.in. ukazywać stan zagadnienia oraz być prosty do wyliczenia. Zaproponowane uszczegółowienie wskaźnika o relacje jest zbyt szczegółowym i zbędnym podejściem na tym poziomie dokumentacji. W celu określenia jakości i stopnia koordynacji oferty przewozowej należy opracować odpowiedni raport.</p>
<p>382. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.2.1 Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością: a) Utrzymanie [...] rozkładów jazdy opartych na równomiernych odstępach między kolejnymi kursami – sposób realizacji nie wpisuje się w to działanie. Ponadto, jeśli kolej w rdzeniu nie ma stałego taktu, a miasta mają zapewnić linie dowozowe do stacji i przystanków kolejowych, to oba te działania są nie do pogodzenia.</p> <p>Żaden z proponowanych wskaźników nie uwzględnia potrzeb osób z ograniczoną mobilnością – powinno się uwzględnić np. płytki fakturowe, zapowiedź głosową, tablice SIP, itd.</p>	<p>W ramach proponowanych działań wieloaspektowo uwzględniano konieczność zapewnienia dostępności poszczególnych systemów mobilności dla OzN. Podstawą ich realizacji w większości przypadków z założenia mają być wyniki audytów i konsultacji społecznych. Na ich podstawie będą wykonywane szczegółowe projekty, w których niewątpliwie uwzględnione zostaną wzmiankowane w uwadze kwestie.</p>
<p>383. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.2.2 Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego: Powinna nastąpić priorytetyzacja przystanków i zmiana części „na żądanie”. Każdy nowy przystanek wydłuża czas jazdy danego środka TZ, a są sytuacje, że z przystanku bardzo rzadko korzystają ludzie (np. w określonych dniach, godzinach).</p>	<p>Uwaga uwzględniona w Planie.</p>
<p>384. GZDiZ: DZIAŁANIE 1.2.3 Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego: Nie ma wskaźnika określającego niskoemisyjność pojazdów, co jest opisane w działaniu. Ponadto, celem głównym jest ograniczenie emisji GHG,</p>	<p>Uwaga odrzucona. W roku 2030 pojazdy "młodsze niż 20 lat" będą musiały spełniać co najmniej normę Euro 5 (wprowadzoną od 2011 roku). Ze względu na to, że pojazdy dopuszczone do ruchu na terenie UE muszą już od kilkunastu lat spełniać odpowiednie do rocznika produkcji normy Euro, wymiana</p>

	a badanie emisji nie jest to specjalnie ujęte we wskaźnikach.	i modernizacja floty pociąga za sobą ograniczanie emisji.
385.	GZDiZ: DZIAŁANIE 1.2.4 Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego: a) brak wyjaśnienia czym jest obszar ze słabą dostępnością do transportu szynowego. Nie mam pewności, czy są dobrze ujęte zadanie i wskaźnik. Buspasy/kontrapasy mają być przede wszystkim narzędziem do przyspieszenia TZ wobec transportu indywidualnego. Mogą więc funkcjonować i tam, gdzie jest kolej i jest to również korzystne dla pasażerów TZ.	Uwaga częściowo uwzględniona. Usunięto ze wskaźnika "obszar ze słabą dostępnością do transportu szynowego".
386.	GZDiZ: DZIAŁANIE 1.2.5 Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej: W podmiotach odpowiedzialnych za realizację pojawia się 2x UM GDA. c) linie tramwajowe czy trolejbusowe do stref podmiejskich raczej będą zastąpione PKM Gdańsk Południe, PKA (Kosakowo) czy kolej przez Wiczlino do Bojana. d) Przyspieszanie tramwajów odbywa się nie tylko w związku z nadawaniem priorytetów, ale również przez podwójne przystanki, itp."	Usunięto powtórzenie. AD. c) wobec decyzji o zaniechaniu rozszerzania "fizycznej" sieci trolejbusowej, mowa o przedłużaniu linii trolejbusowych z zastosowaniem IMC (In-Motion-Charging); AD. d) priorytet na skrzyżowaniach to działanie dotyczące całej sieci komunikacyjnej, poszczególne punktowe rozwiązania pozostają w gestii instytucji odpowiedzialnych za konkretne podsieci.
387.	GZDiZ: DZIAŁANIE 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych: Mało uwagi lub wcale dla zapewnienia dostępu osób z niepełnosprawnościami. c) i d) Kto przygotowuje wytyczne do audytów? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia?	W ramach proponowanych działań wieloaspektowo uwzględniano konieczność zapewnienia dostępności poszczególnych systemów mobilności dla OzN. Podstawą ich realizacji w większości przypadków z założenia mają być wyniki audytów i konsultacji społecznych. Na ich podstawie będą wykonywane szczegółowe projekty, w których niewątpliwie uwzględnione zostaną wzmiankowane w uwadze kwestie. Wytyczne do audytów proponowane są do przygotowania przez Metropolię. SUMP OMGGS zakłada ich unifikację dla całego OMGGS.
388.	GZDiZ: DZIAŁANIE 2.1.1 Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej: a) Działanie to, szczególnie przy inwestycjach mieszkaniowych jest	Uwaga niezrozumiała. Własność działek nie stoi w sprzeczności z prowadzeniem konsultacji w zakresie zapotrzebowania na infrastrukturę pieszą i rowerową. Pojęcie "infrastruktury błękitno-zielonej" jest ogólnoprzyjętym pojęciem dotyczącym elementów infrastruktury, w których

<p>praktycznie niemożliwe do wykonania ze względu na m.in. własność działek. Pojęcie „infrastruktura błękitno-zielona” jest niejasne.</p> <p>Kto przygotowuje wytyczne do audytów? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia?</p> <p>Wskaźnik – „Liczba luk” jest bardzo nieprecyzyjny i w miastach rdzenia, a szczególnie Gdańsku, jest nie do określenia. Kto i na jakiej podstawie ma określić wartość bazową wskaźnika?</p>	<p>łączona jest funkcjonalność mobilnościowa z zielenią miejską i punktami wodnymi. Ten rodzaj infrastruktury jest uwzględniany w opracowaniach z zakresu mobilności i planowania przestrzennego. Ponadto dostępne są podręczniki z zaleceniami dotyczącymi jej stosowania.</p> <p>Audyty i konsultacje dotyczące realizacji poszczególnych działań powinny być uniwersalne dla wszystkich obszarów.</p> <p>Dla wybranych stref można rozszerzyć je o dodatkowe elementy. Wytyczne dla audytów powinny zostać przygotowane na szczeblu metropolitalnym, aby zapewnić spójność przeprowadzanych działań, jednak należy przy ich opracowywaniu współpracować z poszczególnymi grupami interesariuszy, aby ostateczne wzorce/standardy były jak najbardziej optymalne. Opis działań zawierających audyty i konsultacje rozszerzono o punkt uwzględniający niniejsze założenia dla metropolii.</p> <p>Luki można zidentyfikować na podstawie inwentaryzacji sieci pieszej i rowerowej. Jest to możliwe do wykonania w oparciu o systemy GIS, dostępne dane i systemy obrazowania przestrzennego, a także włączając w to ludność, która w formie konsultacji może zidentyfikować tego typu luki. Wartością bazową będzie wtedy zidentyfikowana liczba wzmiankowanych luk.</p>
<p>389. GZDiZ: DZIAŁANIE 2.1.2 Audyt bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów: a) – c) Kto przygotowuje wytyczne do audytów? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia?</p>	<p>Audyty i konsultacje dotyczące realizacji poszczególnych działań powinny być uniwersalne dla wszystkich obszarów. Dla wybranych poszczególnych stref można rozszerzyć je o dodatkowe elementy. Wytyczne do audytów powinny zostać przygotowane na szczeblu metropolitalnym, aby zapewnić spójność przeprowadzanych działań, jednak przy ich opracowywaniu należy współpracować z poszczególnymi grupami interesariuszy, aby ostateczne wzorce/standardy były jak najbardziej optymalne. Opis działań zawierających audyty i konsultacje rozszerzono o punkt uwzględniający niniejsze założenia dla metropolii.</p>
<p>390. GZDiZ: DZIAŁANIE 2.1.3 Wysokiej jakości bieżące utrzymanie</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Podpunkt usunięto.</p>

	<p>infrastruktury pieszej i rowerowej: c) pomimo, że rozumiemy zamysł z nartami biegowymi, jednak uważamy, że powinien zniknąć – zajmujemy się w SUMP środkami transportu, więc nie bardzo możemy tu uwzględnić narty. Ponadto, w trójmiejskich lasach jest bardzo dużo szlaków, po których w te nieliczne dni z opadami śniegu można poruszać się na biegówkach. Pozostawienie śniegu na chodniku/drodze rowerowej dla biegaczy narciarskich, w przypadku upadku pieszego czy rowerzysty ściąga na nas odpowiedzialność za brak odśnieżania.</p>
<p>391. GZDiZ: DZIAŁANIE 2.2.1 Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności: Kto przygotuje wytyczne do audytów? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia?</p>	<p>Audyty i konsultacje dotyczące realizacji poszczególnych działań powinny być uniwersalne dla wszystkich obszarów. Dla wybranych poszczególnych stref można rozszerzyć je o dodatkowe elementy. Wytyczne do audytów powinny zostać przygotowane na szczeblu metropolitalnym, aby zapewnić spójność przeprowadzanych działań, jednak przy ich opracowywaniu należy współpracować z poszczególnymi grupami interesariuszy, aby ostateczne wzorce/standardy były jak najbardziej optymalne. Opis działań zawierających audyty i konsultacje rozszerzono o punkt uwzględniający niniejsze założenia dla metropolii.</p> <p>W przypadku dostępności dla OzN warto, aby audyt został poprzedzony konsultacjami w tej grupie społecznej, dzięki którym uzyskane zostaną precyzyjne zalecenia jak taki audyt powinien wyglądać, aby zapewnić tej grupie społecznej jak najwyższy poziom dostępności.</p>
<p>392. GZDiZ: DZIAŁANIE 2.2.2 Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego: W rozkładach papierowych, internetowych czy na tablicach SIP powinna być informacja czy pojazd o danej godzinie odjazdu jest przystosowany do przewozu rowerów/UTO (ew. ile sztuk).</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano odpowiednie zapisy w ppkt a) i c) w działaniu 2.2.2.</p>
<p>393. GZDiZ: DZIAŁANIE 2.3.1 Rozbudowa systemów współdzielonego transportu</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Stosowanie różnego rodzaju rowerów w tego typu</p>

<p>rowerowego i UTO: c) Rowery górskie raczej nie są stosowane w miejskich wypożyczalniach, przyczepy rowerowe też nie. Rowery cargo, choć bardzo pożądane, również są problematyczne i drogie w utrzymaniu. System musi być jak najbardziej bezawaryjny i prosty w obsłudze. Obecna umowa, zawarta na 6 lat, raczej nie pozwoli na wprowadzenie w tym czasie rewolucyjnych zmian.</p>	<p>systemach jest bardzo zalecane. Umożliwia zachęcenie jak największej liczby osób do wybrania tego środka transportu zamiast samochodu. Dywersyfikacja pojazdów pozwoli na lepsze dopasowanie oferty do zapotrzebowania. Z kolei rowery cargo stanowią doskonałe uzupełnienie logistyki miejskiej, a także umożliwiają przekonanie mieszkańców do wybrania roweru nawet w relacjach, w których dotychczas z założenia wybierano samochód, np. ze względu na brak możliwości przewiezienia dużej ilości zakupów zwykłym rowerem.</p>
<p>394. GZDiZ: DZIAŁANIE 3.1.1 Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP: Czy polityka parkingowa nie powinna być indywidualnym opracowaniem każdego z miast rdzenia z elementami wspólnymi? Oczywiście, każde z nich ma problem z dużą liczbą pojazdów, jednak różne są uwarunkowania na wdrożenie polityki, np. buspasy w Sopocie są praktycznie niemożliwe do wprowadzenia, Gdynia ma olbrzymi potencjał na to, Gdańsk z kolei uzupełnia buspasy również systemem tramwajowym. Polityka parkingowa na poziomie metropolii może w sumie odnosić się przede wszystkim do P+R.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Zaleca się wykonanie jednej wspólnej polityki, analogicznie do wykonywanego jednego dokumentu SUMP i innych opracowań. Umożliwi to zastosowanie jednolitych standardów i uprości jej wdrażanie. Tworzenie osobnej polityki dla każdego obszaru (lub wybranej grupy obszarów) może spowodować analogiczne problemy do tych, które zidentyfikowano np. w ramach tworzenia SUIKZP, tj. niespójność, rozbieżność oznaczeń itd. W ramach jednej polityki zaleca się zawrzeć zalecenia dla poszczególnych obszarów o specyficznych uwarunkowaniach, analogicznie jak w niniejszym SUMP.</p>
<p>395. GZDiZ: DZIAŁANIE 3.1.2 Rozbudowa stref płatnego parkowania: Jw. Wskaźnik nie opisuje dokładnie stref – co w przypadku placów? Raczej powinniśmy się tu kierować wskaźnikiem odnoszącym do liczby miejsc parkingowych.</p>	<p>Liczba miejsc parkingowych nie odda rzeczywistego obszaru objętego strefą. Zmieniono wskaźnik na "Sumaryczna długość ulic oraz powierzchnia placów objętych systemami płatnego parkowania."</p>
<p>396. GZDiZ: DZIAŁANIE 3.1.3 Rozbudowa systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu: a) i g) Kto przygotowuje założenia audytu? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia? Brakuje zadania dot. przygotowania informacji o wszystkich dostępnych parkingach np. wraz z ofertą taryfową.</p>	<p>Audyty i konsultacje dotyczące realizacji poszczególnych działań powinny być uniwersalne dla wszystkich obszarów. Dla wybranych poszczególnych stref można rozszerzyć je o dodatkowe elementy. Wytyczne do audytów powinny zostać przygotowane na szczeblu metropolitalnym, aby zapewnić spójność przeprowadzanych działań, jednak przy ich opracowywaniu należy współpracować z poszczególnymi grupami interesariuszy, aby ostateczne wzorce/standardy były optymalne. Opis działań zawierających audyty i konsultacje</p>

		rozszerzono o punkt uwzględniający niniejsze założenia dla metropolii. Zadanie dot. pozyskania tych informacji jest zawarte w ppkt a) w działaniu 3.1.3.
397.	GZDiZ: DZIAŁANIE 3.2.3 Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków: Kto przygotowuje założenia audytu? Czy będą one jednakowe dla każdego miasta rdzenia?	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano, że audyt powinien być prowadzony według założeń przedstawionych w wytycznych WR-D-41-4 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych) i WR-D-41-4 (Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych).
398.	GZDiZ: DZIAŁANIE 3.3.2 Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych: Nie powinniśmy tworzyć miejsc dedykowanych pojazdom zeroemisyjnym.	Uwaga uwzględniona. Przeformułowano nazwę zadania.
399.	GZDiZ: DZIAŁANIE 3.4.4 Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili: c) rowery cargo w systemie rowerów MEVO, o ile się pojawią, nie będą spełniać roli tych do wożenia ładunków w systemie komercyjnym. Te powinny mieć rower w pełni zabudowany, który umożliwia zabezpieczenie różnych paczek, dużą przestrzeń ładunkową. Ponadto, gdzie paczki miałyby być przepakowywane (kurier nie może szukać roweru na mieście albo liczyć, czy będzie dostępny czy nie).	Działanie ma charakter dwutorowy. Z jednej strony udostępniamy "małe" rowery cargo dla mieszkańców w ramach MEVO. Z drugiej strony, dostosowujemy infrastrukturę rowerową do działalności podmiotów komercyjnych z wykorzystaniem rowerów cargo oraz ograniczamy ruch samochodów dostawczych w wybranych strefach.
400.	GZDiZ: DZIAŁANIE 3.4.6 Strefy rozładunkowe na przystankach autobusowych: Obecnie zadanie jest niezgodne z przepisami ogólnymi. Z praktycznego punktu widzenia, większość przystanków, na których rzadko zatrzymują się autobusy, są oddalone od celów rozładunków.	Wykreślono działanie dotyczące stref rozładunkowych na przystankach autobusowych.
401.	GZDiZ: DZIAŁANIE 3.4.7 Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach: Nie powinniśmy na tym etapie sztywno określać godzin obowiązywania zakazu ruchu.	Zmieniono opis działania - bez podawania konkretnych godzin.

402.	GZDiZ: DZIAŁANIE 4.1.1 Edukacja na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych środków transportu: Propozycja, abyśmy poszerzyli zakres działania i zachowali jego ogólność: c) Realizowanie różnego rodzaju kampanii/akcji promujących zrównoważone formy podróżowania d) to bardziej działanie dot. współpracy gmin.	Uwaga uwzględniona. Przeformułowano podpunkt c) zgodnie z propozycją i usunięto podpunkt d).
403.	GZDiZ: DZIAŁANIE 4.2.1 Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.): Co w obliczu tego działania z aplikacjami miejskimi (Gdańsk, Gdynia), które mają już moduły dot. transportu (np. zakup biletu na TZ, informacja pasażerska real-time, wolne miejsca dla OzN)?	W ramach działania 4.2.1. zakłada się możliwość rozszerzania funkcjonalności istniejących platform planowania podróży i zakupu biletów (FALA) z uwzględnieniem specyfiki przewoźników. Docelowo, przy integracji, kwestia usług pasażerskich powinna ulegać harmonizacji i standaryzacji.
404.	GZDiZ: Brakuje działań dot. badań ruchu – w zadaniach nie podejmuje się badań ruchu, które powinny być realizowane w celu monitoringu efektów wprowadzanych zmian. Wobec braku zapisów, miasta realizują wg własnych schematów lub w ogóle nie realizują badań ruchu.	Uwaga uwzględniona. W ramach działania "Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu" dodano zapis, że Metropolitalny Zespół Badań Transportowych powinien realizować badania ruchu w ramach monitoringu wprowadzonych zmian. Badania ruchu powinny być realizowane według wytycznych WR-D-12 i WR-D-13.
405.	GZDiZ: Kilka zadań w różnych działaniach powieliła się, jednak są inaczej zapisane.	Uwaga zbyt ogólna. Działania poddano weryfikacji pod kątem ujednoczenia zapisów i usunięcia powtarzających się działań tam, gdzie było to zasadne.
406.	GZDiZ: Czy poza MZKZG, zapisy SUMP nie powinny być jednak konsultowane z organizatorami przewozów w miastach i spółkami miejskimi zapewniającymi pojazdy do obsługi.	Zapisy SUMP są konsultowane z głównymi przewoźnikami komercyjnymi, a przedstawiciele tych przewoźników aktywnie uczestniczyli w spotkaniach konsultacyjnych oraz IDI.
407.	GZDiZ: Prośba o uporządkowanie jednostek przypisanych do zadań wg jednego schematu (np. alfabetycznie, miastami) dla zapewnienia większej czytelności.	Uwaga uwzględniona. W docelowej wersji jednostki zostaną wskazane alfabetycznie.
408.	GZDiZ: W obecnym układzie utrudnione jest zorientowanie się, które	Uwaga uwzględniona. W docelowej wersji SUMP OMGGS przypisanie działań do

	zadanie jest przypisane w którym pakiecie. Proponuję przedstawić podział zadań na pakiety, a tabeli przy zadaniu można dać tylko numer pakietu bez pełnej nazwy.	pakietów i obszarów zostanie przedstawione w formie matrycy ze wszystkimi działaniami lub zostanie dołączony odpowiedni opis. Rozważane jest również zbiorcze przedstawienie wszystkich planów działania w ramach jednego dokumentu dla uniknięcia powielania tych samych opisów działań, a przedstawione sposoby realizacji dla poszczególnych stref znajdują się w jednym miejscu.
409.	GZDiZ: Do monitoringu zadań realizowanych w SUMP OMGGS można wykorzystać mapę GIS (Przykład: Brno).	Wykorzystanie narzędzia GIS było fundamentem analiz diagnostycznych oraz wykonania obliczeń SUMI. Dla skutecznego monitoringu SUMP będzie konieczne wykorzystanie narzędzi informacji przestrzennej.
410.	GZDiZ: Brakuje zadania dot. przygotowania informacji o wszystkich dostępnych parkingach np. wraz z ofertą taryfową oraz kształtowanie na stronach internetowych miasta, jednostek i spółek miejskich informacji w taki sposób, aby sugerować dotarcie do nich inaczej niż samochodem – czyli pierwszą informacją w „Jak dojechać” nie jest info np. „Mamy parking na 50 pojazdów”, tylko dojedziesz tramwajem takim i takim, przystanek: XYZ.	Zadanie dot. pozyskania tych informacji jest zawarte w ppkt a) w działaniu 3.1.3.
411.	GZDiZ: Wątpliwości co do transportu wodnego – czy jako sezonowe zjawisko powinniśmy w niego znacząco inwestować, w obliczu tego, że kilka lat temu próbowano bez sukcesu zrobić z niego środek transportu.	Uwaga ma charakter opinii. Analizy przeprowadzone dla PBPR dowodzą zasadności uruchomienia połączenia w relacji rdzeń metropolii - Półwysep Helski, niniejszy Plan zakłada aktualizację i pogłębienie tych analiz.
412.	GZDiZ: W dokumencie zdarzają się literówki.	Dokument zostanie poddany korekcie.
413.	BRG: DZIAŁANIE 1.1.1 Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS: Opis sposobu realizacji jest nieadekwatny do nazwy działania. Wszystkie te aspekty odnoszą się do Działania 5 Współpraca. Wskaźnik: Liczba mieszkańców w izochronie 60 min dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS jest prawidłowo sformułowany natomiast brakuje do niego sposobu realizacji. Parz Inne uwagi pkt. 2) – metoda wyliczania.	Założenie leżące u podstawy wprowadzenia tego działania było takie, że skoro samorządy lokalne nie realizują bezpośrednio inwestycji liniowych w infrastrukturę kolejową (są oczywiście wyjątki, ale to dotyczy jedynie tych największych i najbogatszych samorządów), to należy w nim zawrzeć działania "miękkie" - lobbowanie, monitowanie, postulowanie, informowanie o konieczności uwzględnienia określonych inwestycji w strategicznych rządowych dokumentach, planach spółek kolejowych itd.

	<p>Poprzez skuteczną realizację tych działań samorzady OMGGS będą miały pośredni wpływ na poprawę stanu infrastruktury kolejowej, zwiększenie jej przepustowości i poprawę oferty transportu kolejowego dla pasażera, co przełoży się na zwiększenie dostępności rdzenia OMGGS transportem kolejowym. Działanie wspomina również o możliwym zaangażowaniu finansowym samorządów w prace przygotowawcze inwestycji (analizy, studia wykonalności, prace projektowe). W tym sensie działanie to można więc zaliczyć zarówno do pakietu, w którym się ono obecnie znajduje, jak i do pakietu dotyczącego przede wszystkim współpracy (ale chodzi tutaj przede wszystkim o współpracę z podmiotami zewnętrznymi względem OMGGS - PKP PLK, PKP S.A., MI, CPK itd., a nie pomiędzy JST wchodzącymi w skład OMGGS).</p>
<p>414. BRG: DZIAŁANIE 1.1.2 Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej: Wskaźnik: Liczba mieszkańców w izochronie 10 min dostępności pieszej, rowerowej lub transportem zbiorowym do przystanków kolejowych obsługiwanych przez co najmniej 4 kursy w ciągu doby. Jak czytać ten wskaźnik? Czy jest to suma trzech izochron 10 minutowych dla dostępności pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego dla przystanków kolejowych obsługiwanych przez co najmniej 4 kursy w ciągu doby dla dwóch kierunków ruchu?</p> <p>Zastanawiająca jest wartość 4 kursów w ciągu doby, czy możemy tu mówić o dobrej dostępności, która ma być alternatywą np. dla samochodów. Chyba nie ma dziś przystanków kolejowych z tak słabą obsługą. Tym bardziej dla rdzenia Metropolii wartość 4 kursów jest nieadekwatna do rangi i roli kolei. - Parz Inne uwagi pkt. 2) - metoda wyliczania.</p> <p>Proponuję zamienić ten wskaźnik na dwa:</p> <p>Liczba mieszkańców w izochronie 10 min dostępności pieszej</p>	<p>Poprawiono w opisie działania z "4 kursów na dobę" na "4 kursy na godzinę". Wskaźnik należy rozumieć jako liczbę mieszkańców na obszarze pokrytym co najmniej jedną ze wskazanych izochron (pieszą, rowerową, transportu zbiorowego). Wskaźnik można rozbić zgodnie z propozycją.</p>

	Liczba mieszkańców w izochronie 10 min dostępności rowerowej,	
415.	<p>BRG: DZIAŁANIE 1.1.3 Zakup nowoczesnego taboru kolejowego:</p> <p>a) Nawiązanie współpracy ze spółkami kolejowymi i Urzędem Marszałkowskim na rzecz realizacji projektów taborowych oraz lobbing, mający na celu kierowanie nowo zakupionych pojazdów na linie i relacje obsługujące samorządy OMGGS. Sposób realizacji taki sam dla całej metropolii. Sposób realizacji pasuje do działania 5 Współpraca.</p>	<p>Zaproponowane działania dotyczą co prawda współpracy (przede wszystkim ze spółkami kolejowymi oraz z organizatorem regionalnego transportu kolejowego), ale celem jest poprawa dostępności nowoczesnego taboru kolejowego w OMGGS (i w efekcie poprawa oferty przewozowej) oraz poprawa komfortu podróżowania. Trudno natomiast wyobrazić sobie tutaj inny wskaźnik niż wprost odnoszący się do określonego odsetka pojazdów spełniających pewne warunki (tutaj przyjęto wiekowe) względem całości ilostanu eksploatowanego w OMGGS. Poprawiono opis - dodano rozbieżność działań na stworzenie harmonogramu, współpracę w celu zakupu i lobbing za kierowaniem nowych pojazdów na linie w OMGGS.</p>
416.	<p>BRG: DZIAŁANIE 1.1.4 Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych:</p> <p>Jest:</p> <p>a) Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem Metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi (o ile jest taka możliwość na danym terenie).</p> <p>Powinno być:</p> <p>a) Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi.</p> <p>Wskaźnik: Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły i przystanki kolejowe skomunikowane z połączeniami kolejowymi. Parz Inne uwagi pkt. 2) – metoda wyliczania</p>	<p>Uwaga uwzględniona w całości.</p>

<p>417. BRG: DZIAŁANIE 1.2.2 Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego: Opis sposobu realizacji: brakuje sposobów realizacji tego działania poprzez zwiększenia oferty, częstotliwości kursowania itd.</p> <p>Wskaźnik: Liczba mieszkańców w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego obsługiwanego przez co najmniej 4 kursy w ciągu doby.</p> <p>Wartość 4 kursów na dobę jest całkowicie nie atrakcyjna i nie przybliża do osiągnięcia celów – w szczególności dla rdzenia Metropolii.</p>	<p>Oczywiście 4 kursy na dobę to błąd. Zgodnie ze wskaźnikami SUMI poprawiono na "4 kursy na godzinę".</p>
<p>418. BRG: DZIAŁANIE 1.2.3 Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego: Wskaźnik: Udział jednostek taboru tramwajowego, trolejbusowego i autobusowego młodszego niż 20 lat.</p> <p>Komentarz: Wiek pojazdu bardzo zgrubnie odnosi się do emisyjności. Czy emisyjność 15 letniego autobusu z napędem Diesla będzie lepszym rozwiązaniem niż 25 letni tramwaj?</p>	<p>Tabor elektryczny jest bardziej przyjazny dla środowiska, jednak nie do tego odnosi się ten wskaźnik. Uwzględniając funkcjonujące normy emisji wpływające na rozwiązania technologiczne nowych pojazdów, nowsze pojazdy charakteryzują się niższą emisyjnością. Wskaźnik ma za zadanie umożliwić ocenę całościowej floty z uwzględnieniem wieku taboru, co pośrednio uwzględnia również emisyjność (zgodnie z powyższą logiką). Ponadto wskaźnik ten jest związany także z atrakcyjnością transportu zbiorowego, komfortem podróży itd., co również ma związek z wiekiem taboru.</p>
<p>419. BRG: DZIAŁANIE 1.2.5 Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej: Podmiot odpowiedzialny za realizację: wykreślić BRG ponieważ Biuro nie jest jednostką, która realizuje infrastrukturę.</p> <p>Wskaźnik: Liczba wybudowanych tras tramwajowych, Liczba wybudowanych tras trolejbusowych zmieniń na długość.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w całości.</p>
<p>420. BRG: DZIAŁANIE 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych: Proponuje dodać wskaźnik: Liczba osób korzystających z węzła (liczona np. jako liczba osób wsiadających i wysiadających).</p> <p>Wskaźnik: Udział węzłów/przystanków ocenianych przez Mieszkańców jako co najmniej „dobrze” dostępne pieszo</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Usunięto wskaźnik odnoszący się do subiektywnej jakości (oceny) węzła przesiadkowego przez pasażerów. Wskaźnik dotyczący liczby wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego jest wystarczający do ewaluacji tego działania.</p>

	rowerem. Trudny do realizacji i niewiele mówiący o efektywności zmian.
<p>421. BRG: DZIAŁANIE 2.1.1 Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej: Wskaźnik: Gęstość transportowej sieci rowerowej. Jest pochodną pierwszego wskaźnika która jest jedynie inną formą wizualizacji tych samych danych. (Wskaźnik: Długość nowo wybudowanych fragmentów liniowej infrastruktury pieszej i rowerowej).</p> <p>Wskaźnik: Liczba luk – co oznacza? Czy tu chodzi o zapis w sposobie realizacji „Wynikiem szczegółowego audytu powinno być również zlokalizowanie wszelkich luk w sieci.” Proponuje zmienić zapis na „zlokalizowanie i likwidacja.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Usunięto wskaźnik "długość..."</p> <p>Tak, liczba luk jest odniesieniem do wspomnianego sposobu realizacji. Dodano zapis o likwidacji luk.</p>
<p>422. BRG: DZIAŁANIE 2.1.3 Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej: Opis sposobu realizacji: „c) W przypadku braku możliwości uzyskania odpowiedniego poziomu utrzymania tras rowerowych w okresie zimowym i przy wystąpieniu sprzyjających warunków pogodowych, warto udostępnić je narciarzom biegowym i w miarę możliwości zapewnić przynajmniej najprostszy ślad dla nich. Dotyczy to szczególnie terenów wyjątkowo atrakcyjnych turystycznie, jednak nie tylko.” Usunąć, to działanie nie pasuje do SUMP. Biegówki są super, ale bez wpływu na mobilność mieszkańców OMGGS.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Podpunkt usunięto.</p>

<p>423. BRG: DZIAŁANIE 2.2.2 Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego: Brakuje działania w zakresie: Wymuszenie zakupu pojazdów o podłogach na tej samej wysokości co perony, bez stopni w środku. Niekoniecznie dotyczy przewozu rowerów, może zmienić nazwę działania na: Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu osób, towarów i rowerów pojazdami transportu zbiorowego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Uwzględniono przewoźników prywatnych drogowych i szynowych w ppkt. c).</p>
<p>424. BRG: DZIAŁANIE 3.1.3 Rozbudowa systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu: Proponuję rozbić na dwa działania: 1. Rozbudowa systemu parkingów buforowych. 2. Przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu (jest to bardzo ważny aspekt, na który często zwracana jest uwaga, od którego zależy w dużej mierze /tekst urwany).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>425. BRG: DZIAŁANIE 3.2.1 Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie: Propozycja wskaźnika: Średnia prędkość na drogach (spadek średniej prędkości będzie ogólnym efektem wprowadzanych zmian wynikającym z działania).</p>	<p>Wyzwaniem przy tym wskaźniku jest jego sposób obliczenia. Teoretycznie należałoby wykonać pomiary prędkości przed i po wprowadzeniu takiego działania. W rzeczywistości pewnie takie dane nie będą dostępne. W uwzględnieniu innej uwagi dokonano zmiany wskaźnika na: "Długość ulic przebudowanych w celu dostosowania ich do rzeczywistej funkcji".</p>
<p>426. BRG: DZIAŁANIE 3.2.2 Dostosowanie zagospodarowania ulic do ich rzeczywistej funkcji: Działanie bardzo powiązane z działaniem 3.2.1. opisany sposób realizacji związany z funkcją ulicy jest pochodną hierarchizacji układu. Proponuje połączyć te dwa działania.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Usunięto działanie.</p>
<p>427. BRG: DZIAŁANIE 3.2.3 Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków: Proponowany wskaźnik: Redukcja ilości wypadków</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przeformułowano na "Liczba wypadków, osób zabitych i rannych w wyniku wypadków drogowych" z trendem malejącym.</p>

	lub redukcja ilości wypadków z udziałem pieszych dzieci/młodzieży.	
428.	BRG: DZIAŁANIE 3.2.5 Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności: Proponowany wskaźnik: Liczba km zmodernizowanych dróg.	Uwaga nieuwzględniona. Ważniejszym aspektem jest zapewnienie infrastruktury zrównoważonej mobilności niż liczba kilometrów zmodernizowanych dróg.
429.	BRG: DZIAŁANIE 3.2.6 Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności: Takie działania dotyczące procesów studyjno-koncepcyjnych powinny dotyczyć wszystkich środków transportu, a nie tylko dróg, ponieważ celem jest maksymalizowanie efektywności/korzyści dla zrównoważonej mobilności.	Uwaga uwzględniona. Procesy studyjno-koncepcyjne dotyczące wszystkich środków transportu będzie realizować Metropolitalny Zespół Badań Transportowych.
430.	BRG: DZIAŁANIE 3.4.3 Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGs: Proponuje dodać kwestię związaną z realizacją parkingów buforowych i systemu zarządzania nimi. Wskaźnik: proponuje zmienić na długość dróg, ponieważ w sposobie realizacji odnosimy się tylko do budowy dróg. Dodatkowy wskaźnik: Liczba zrealizowanych parkingów buforowych	Zmieniono wskaźnik w działaniu 3.4.3. oraz dodano zapis dotyczący parkingów buforowych.
431.	BRG: DZIAŁANIE 3.4.6 Strefy rozładunkowe na przystankach autobusowych: Bardzo kontrowersyjne działanie, które będzie powodowało wiele konfliktów. Korzyści dla dostawców, negatywne skutki dla transportu zbiorowego.	Wykreślono działanie dotyczące stref rozładunkowych na przystankach autobusowych.
432.	BRG: DZIAŁANIE 4.3.2 Rozbudowa i bieżąca aktualizacja metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGs: Działanie to bardziej pasuje do pkt 6 Planowanie przestrzenne. Proponuje dopisać słowo „wektorowe” do wskaźnika: Udział jednostek samorządowych udostępniających dane	Działanie wiąże się z planowaniem przestrzennym, ale dotyczy również zbierania danych i cyfryzacji, dlatego znalazło się ono w obszarze nr 4. Dopisano "wektorowe" we wskaźniku.

	wektorowe dotyczące gminy/miasta w ramach metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej.	
433.	BRG: DZIAŁANIE 5.1.4 Cykliczne spotkania członków OMGGs i UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej: Wskaźnik: Liczba lat, w których zrealizowano co najmniej jedno spotkanie. Powinno się oceniać skutki współpracy, a nie ilość spotkań.	Uwaga uwzględniona - przeformułowano na "Liczba zintegrowanych rozwiązań dla publicznego transportu zbiorowego, które wprowadzono na podstawie ustaleń ze spotkań".
434.	BRG: DZIAŁANIE 5.1.5 Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim: Propozycja wskaźnika: Liczba sprzedanych biletów w ramach wspólnej taryfy.	Uwaga uwzględniona.
435.	BRG: DZIAŁANIE 6.1.3 Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi, z uwzględnieniem usług: Proponuje wskaźnik: Liczba węzłów, dla których sporządzono koncepcje programowo-przestrzenne/masterplany w zakresie zagospodarowania terenów wokół.	Uwaga uwzględniona.
436.	BRG: Struktura dokumentu wymaga korekty związanej z przypisaniem działań dla poszczególnych obszarów. Np. W Planie Działań dla Metropolii nie ma działania 1.1.2. Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej, która znajduje się w Planie Działań dla Rdzenia Metropolii – a opisany w niej sposób realizacji bardziej odpowiada planowi działań dla całego zakresu przestrzennego i kompetencyjnego Obszaru Metropolitalnego. Wymagana jest weryfikacja działań pod kątem przestrzennym i kompetencyjnym tak aby działania odnoszące się do całego Obszaru Metropolitalnego miały odzwierciedlenie w Planie Działań dla Metropolii, a jeżeli jest potrzeba w poszczególnych podobszarach	Opis działań i przydzielenie ich do stref oraz podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację zostanie uczynione. Plan działania dla metropolii zawiera te działania, które kompetencyjnie powinny być realizowane przez jednostki metropolitalne, np. obecne Stowarzyszenie OMGGs. W tym przypadku wyznacznikiem nie jest lokalizacja przestrzenna danego działania. Przykładowo opracowanie metropolitalnej polityki parkingowej wpisane jest w Planie działania dla metropolii, natomiast jego wdrożenie wpisane jest już w pozostałych obszarach, które konkretnie odnoszą się do poszczególnych samorządów i obszarów ograniczonych ich granicami administracyjnymi. Plany działania zostaną poprzedzone opisem i matrycą wszystkich działań, aby uczynić logikę organizacji działań w SUMP OMGGs.

	doszczegółowić sposób realizacji przez poszczególne inwestycje to tam je wpisać. Ważne, aby nie dublować zapisów w poszczególnych obszarach.	
437.	BRG: Schemat na stronie 24 projektu planu nie uwzględnia celów strategicznych – ujednolicić schematy zgodnie z przedstawianymi w planach działań.	Schemat w uproszczonej formie pokazuje logikę utworzenia pakietów działań. Cel główny i strategiczny mają charakter celów horyzontalnych, obejmują wszystkie pozostałe cele operacyjne i przypisane do nich działania.
438.	BRG: Brak wyliczeń wskaźników dla stanu bazowego (istniejącego) i wartość docelowa oraz metody ich wyliczania – należy również wskazać, kto będzie odpowiedzialny za zbieranie tych informacji/wskaźników oraz za przygotowywanie raportów monitoringowych – proponuję przyjąć stałą częstotliwość zbierania danych tj. raz na rok.	Za zbieranie danych i monitorowanie SUMP OMGGS będą odpowiedzialne władze metropolitalne koordynujące obecnie opracowanie SUMP, a później jego wdrażanie. W ramach SUMP OMGGS zostanie zaproponowany model współpracy władz metropolitalnych i samorządów OMGGS w celu monitorowania wdrażania SUMP OMGGS. Dla wskaźników zostaną podane wartości bazowe i docelowe w formie konkretnych wyliczeń lub kierunku zmiany.
439.	BRG: W scenariuszach ogólnie przedstawiono kierunek zmian związanych z emisyjnością – co należy uznać za odpowiednie. Brakuje natomiast odniesienia do samochodów zeroemisyjnych i udziale ich w rynku w 2030 i w późniejszych horyzontach czasowych – jest to podstawowe działanie, które przyniesie zamierzony efekt związany ze zmniejszeniem emisyjności. Olbrzymi wpływ na osiągnięcia celu głównego związanego ze zmniejszeniem emisyjności. Proponuje, aby uwzględnić w działaniach np. Wymianę floty pojazdów w jednostkach samorządowych i podległym im jednostką na zeroemisyjne.	W zakresie SUMP w celu uzyskania zamierzonych efektów w postaci np. zmiany udziału pojazdów zeroemisyjnych w systemie transportowym, należy dążyć do zapewnienia odpowiednich uwarunkowań dla użytkowników, aby byli skłonni do zakupu danego rodzaju pojazdu. Takim działaniem mogą być stacje ładowania lub inne programy promujące tego rodzaju rozwiązania. Wskazana propozycja odnosząca się do wymiany pojazdów w jednostkach samorządowych na zeroemisyjne jest słuszna, choć powinien to być efekt wynikający z działań w większej skali.
440.	BRG: Brak wskaźników, bezpośrednio odnoszących się do emisyjności – jako głównego celu.	Dla SUMP jesteśmy zobowiązani do obliczania wskaźników zrównoważonej mobilności (SUMI). Są one wskaźnikami horyzontalnymi. Jednym z obligatoryjnych wskaźników jest emisja gazów cieplarnianych. Dla czytelności wskaźniki horyzontalne SUMI zostaną wskazane w Planie.
441.	BRG: W pkt 5 Współpraca – brakuje działania dążącego do opracowania	Uwaga do uwzględnienia w końcowej wersji dokumentu. Uwaga jest zasadna ze względu

<p>Studium transportowego dla OMGGS. Obecne dokument STiM jest nieaktualny, jedynym dokumentem mówiącym o rozwoju układu transportowego jest RPT dla Metropolii, który w sposób ogólny diagnozuje i wskazuje kierunki rozwoju systemu transportowego OMGGS. Bez opracowania Studium transportowego OMGS, nie będzie jasności co do kierunków rozwoju a przypisywanie działań będzie bardzo subiektywne i niekoniecznie realizować założenia rozwojowe.</p>	<p>na inny poziom szczegółowości SUMP i Studium Transportowego, do którego odnosi się uwaga. Należy mieć jednak na uwadze, aby opracowanie ST uwzględniało i nie stało w sprzeczności z RPT, tzn. nie wchodziło w kompetencje UMWP. Wskazana uwaga odnosi się jednak do metropolii i jej członków, których potrzeby i zakres kompetencji jest odmienny od zakresu działań UMWP, a przez to niekoniecznie ujęty w RPT. Zatem zalecane jest opracowanie nowego studium transportowego zarówno dla metropolii jak i poszczególnych jednostek samorządowych. Dodano działanie 5.4.1.</p>
<p>442. BRG: Istotne z punktu zmian zachowań transportowych wydają się Plany mobilności dla instytucji, urzędów, firm. Propozycja wprowadzenia takiego działania.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano ppkt. f) w działaniu 4.1.1. Ponadto warto zauważyć, że kwestia "dawania dobrego przykładu" przez jednostki państwowe została ujęta w Diagnozie. W ramach działania Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji dopisano podpunkt dotyczący udzielania pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm.</p>
<p>443. BPPMG: wybór scenariusza: zrównoważony, uzasadnienie: Tylko założenie najwyższych celów pozwoli na ciągły rozwój. Podejście minimalistyczne spowoduje zaś jedynie stagnację. Należy zacząć od wykorzystania istniejącego potencjału, zmianę organizacji i zarządzania w jednostkach odpowiedzialnych za komunikację zbiorową, poprawę punktualności i jakości podróży, dopasowanie rozkładów jazdy, itp. Kiedy pojawią się możliwości finansowe, będzie można zrobić drugi krok - rozwijać bardziej infrastrukturę dla pieszych, transportu rowerowego i komunikacji zbiorowej.</p>	<p>W ramach scenariusza zrównoważonego realizowane są wspomniane założenia. Jest to scenariusz pozwalający na największą redukcję CO₂.</p>
<p>444. BPPMG: PAKIET 1 - priorytet -3, wykonalność -2: W działaniu 1.1.1. mowa jest o wysokiej dostępności do rdzenia OMGGS. W wielu przypadkach należałoby to doprecyzowywać pisząc: „do każdego z miast Rdzenia OMGGS”, inaczej bowiem zapis taki byłby spełniony np. w przypadku zapewnienia</p>	<p>W opisie działania dopisano, iż realizacja wymienionych inwestycji kolejowych ma na celu rozwój sieci połączeń kolejowych, a w efekcie poprawę oferty dla pasażera i stworzenie realnej alternatywy względem docierania do miast rdzenia metropolii przy wykorzystaniu motoryzacji indywidualnej.</p>

<p>bardzo dobrego dostępu do Gdańska z pominięciem Gdyni, jak ma to miejsce np. w połączeniach kolejowych z Kaszub. Połączenia z Kościerzyny do Gdyni, w zdecydowanej większości prowadzone są przez Gdańsk-Wrzeszcz, co wydłuża czas podróży do Gdyni o około 40-50 min. Nieliczne z takich połączeń umożliwiają przesiadkę w Gdańsku Rębiechowie, wówczas czas podróży z Kościerzyny do Gdyni jest o około 20-30 min dłuższy od czasu połączenia bezpośredniego. Konieczność przesiadki i długi czas oczekiwania znacząco obniżają jakość podróży. Miasta, mimo że stanowią jeden rdzeń, posiadają odrębne korytarze transportowe. Bardzo często dostępność do Gdańska utożsamiana jest z dostępnością do Trójmiasta, pomijając potrzeby Gdyni.</p>	
<p>445. BPPMG: PAKIET 2 - priorytet -3, wykonalność - 3: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym – wykorzystującym najszybsze z możliwych, pewne, dopasowane do potrzeb użytkowników i wysokiej jakości połączenia.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p>
<p>446. BPPMG: PAKIET 4 - priorytet - 2, wykonalność - 3: Ad. działanie nr 6.2.3. Rekomendowane powinno być powstanie jednostek odpowiedzialnych za planowanie na poziomie powiatów poza rdzeniem OMGGS, dla koordynacji prac planistycznych i projektowych w gminach.</p>	<p>Obecnie zadania te prowadzi UMWP w ramach mechanizmu "dialogu terytorialnego". Mechanizmy te mogą następować wyłącznie w formie inicjatyw oddolnych. Jedynie powołanie związku metropolitalnego może wprowadzić obligatoryjne mechanizmy koordynacji na szczeblu podobszarów metropolii.</p>
<p>447. BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 1.1.1. – Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS: Ilekroć mowa jest o dostępności lub powiązaniach „Rdzenia OMGGS” z resztą obszaru, regionem itd. należy rozważyć, czy lepszą nie byłaby forma dostępności do „miast Rdzenia OMGGS”. Uwaga ta wynika z tego, że w wielu przypadkach zaspokojenie dostępu lub osiągnięcie jakiegoś efektu w ośrodku wojewódzkim jest traktowane jako</p>	<p>W opisie działania dopisano, iż realizacja wymienionych inwestycji kolejowych ma na celu rozwój sieci połączeń kolejowych, a w efekcie poprawę oferty dla pasażera (w czym zawierają się zarówno kwestie dotyczące poszczególnych relacji, jak i rozkładu jazdy) i stworzenie realnej alternatywy względem docierania do miast rdzenia metropolii przy wykorzystaniu motoryzacji indywidualnej.</p>

osiągnięcie sukcesu. Tymczasem w rdzeniu metropolii należy zawsze pamiętać także o Gdyni i Sopocie. Miasta te mimo, iż mniejsze, mają taki sam status w OMGGS jako część Rdzenia. Ze względu na specyfikę położenia, pasmowe rozciągnięcie struktury tych 3 miast zaspokojenie dostępności do każdego z nich należy rozpatrywać w określonych przypadkach indywidualnie.

PROPOZYCJA

„Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz działania lobbingsowe na rzecz zapewnienia równego dostępu do atrakcyjnych, szybkich (w tym bez przesiadkowych) połączeń do miast Rdzenia OMGGS w kierunku Kaszub i Portu Lotniczego.”

Oraz

„Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz działania lobbingsowe na rzecz poprawy jakości podróży, w tym punktualności poprzez dostosowywanie rozkładu jazdy do realnych potrzeb mieszkańców i turystów, jak i eliminację czynników pozatechnicznych wpływających na niską punktualność.”

448.	BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 1.4.1.- Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim: UWAGA W celu zachęty mieszkańców do korzystania z tramwaju wodnego, warto by było oprócz konkurencyjnego czasu przejazdu zapewnić konkurencyjną cenę.	W opisie działania dodano zapis o konkurencyjności cenowej biletów na tramwaj wodny.
449.	BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 3.2.2. – Dostosowanie zagospodarowania ulic: Ulice typu woonerf są tylko jednym z przykładów dostosowania zagospodarowania ulic do ich rzeczywistej funkcji. Bardziej ogólny wskaźnik np. długość ulic przebudowanych w celu dostosowania ich do rzeczywistej funkcji, byłby wskaźnikiem bardziej miarodajnym.	Uwaga uwzględniona. Dodano wskaźnik do działania 3.2.1, które łączy założenia wcześniejszego działania 3.2.2.

<p>450. BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 6.1.1 Opracowanie Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę: UWAGA:</p> <p>Opracowanie bilansu terenów uwzględniającego maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę oraz chłonność terenów zgodnie propozycją metodologii zawartą w projekcie ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (przyjętym przez rząd w marcu 2023 r.) jest rozwiązaniem, które może utrwalić negatywne procesy rozwoju chaotycznej zabudowy podmiejskiej. Proponowana metodologia zakłada bowiem wskazywanie wielkości zapotrzebowania w oparciu o obecne trendy (np. 10-letnie) wg gmin.</p> <p>W przypadku niekontrolowanej suburbanizacji gmin podmiejskich, obszary te będą mogły nadal wykazywać wysokie zapotrzebowanie, zaś miasta ze względu na niższy od realnego potencjału (ucieczka za miasto) przyrost zabudowy będą wykazywały proporcjonalnie mniejsze zapotrzebowanie.</p> <p>Bardzo ważnym jest zatem zaproponowane opracowanie, ale nie powinno się ono ograniczać tylko do obliczeń agregowanych do gmin.</p> <p>Wartością dodaną byłoby stworzenie szerszej analizy zawierającej ustalenia i rekomendacje dla kształtowania polityki przestrzennej w całym obszarze, uwzględniając bilans w ramach całej metropolii i rekomendując realizację PUM wynikającą z zapotrzebowania niekoniecznie w granicach administracyjnych gminy, a w konkretnych lokalizacjach w ramach obszaru OMGGS lub jego stref (np. w małym mieście, a nie w obszarze jego suburbanizacji tj. sąsiedniej gminy „obwarzankowej”). Bilansując bowiem tylko w granicach gmin dojdzie do paradoksu, w którym</p>	<p>Sporządzenie bilansu powinno być wykonywane informacyjnie, a nie w sposób koordynacyjny dla planów ogólnych. Przy braku mechanizmów koordynacji wymuszonych zapisami ustawowymi wdrażanie wspólnych bilansów w oparciu o inicjatywy oddolne gmin najprawdopodobniej nie będzie skuteczne.</p>
--	--

<p>miasta Trójmiasta będą wykazywały niskie zapotrzebowanie i ograniczy się im wskazywanie nowych terenów, zaś gminy sąsiadujące będą w stanie wskazać kolejne tereny do ekspansji zabudowy.</p> <p>Dokument taki mógłby stać się „mapą drogową” dla późniejszych strategii gmin, planów ogólnych, itp., tak by miało to korzystny wpływ dla całej metropolii, nie zaś dla partykularnych interesów poszczególnych gmin, tym bardziej, że prawdopodobnie reforma planowania zostanie przeprowadzona.</p> <p>PROPOZYCJA</p> <p>Opracowanie bilansu metropolitalnego terenów mieszkaniowych i rekomendacji dla prowadzenia polityki przestrzennej w OMGGS (w świetle projektu ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).</p>	
<p>451. BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 6.1.2 Rozwój terenów inwestycyjnych mieszkaniowych i funkcji towarzyszących w dobrym dostępie do transportu zbiorowego:</p> <p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI:</p> <p>a) Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru dla inwestycji na terenach powyżej 0,5 ha.</p> <p>Opis sposobu realizacji działania wymaga doprecyzowania – z opisu nie wynika czy przedmiotem oceny mają być planowane funkcje na etapie sporządzania planów miejscowych czy na etapie przygotowania inwestycji budowlanej (art. 16 uodp). Kryterium powierzchni terenu powyżej 0,5 ha sugeruje etap zamierzenia budowlanego, dlatego zasadna jest korekta słów „planowanych funkcji” na „przygotowywanych zamierzeń budowlanych”. W przypadku, w którym intencją zapisu są opracowania planistyczne, skala terenów których będzie dotyczyło przedmiotowe działanie, uzasadnia ponowną analizę</p>	<p>Uwaga zaakceptowana. Pułap obszaru analiz wymaga zmiany.</p>

ustalonego kryterium powierzchni terenu. Zachodzi obawa, że ustalona niewielka powierzchnia terenu, wywoła znaczną liczbę analiz, nieadekwatnych do skali inwestycji, bez istotnego wpływu na zapotrzebowanie transportowe. W takim przypadku zasadne jest zwiększenie powierzchniowego kryterium terenów, np. na podstawie średniej wielkości kwartałów zabudowy w danej strefie wskazanej w SUMP. Skala inwestycji w rdzeniu Metropolii będzie istotnie odmienna od pozostałych stref. Dla przykładu w Gdyni w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, o największej dynamice rozwoju zabudowy mieszkaniowej, średnia powierzchnia kwartału zabudowy wielorodzinnej wynosi ok. 2 ha, natomiast kwartału zabudowy jednorodzinnej ok. 1,5 ha. Na terenach rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni (Międzytorze, Molo Rybackie) średnia powierzchnia kwartału zabudowy wielorodzinnej wynosi ok. 1 ha.

452. BPPMG: Rdzeń Metropolii Działanie 6.2.1 Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych: Wg przyjętego projektu ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym studia gmin zastępowane będą planami ogólnymi, a część zakresu studium znajdzie się w strategii.

PROPOZYCJA

„Stosowanie jednolitych na całym terenie OMGGG oznaczeń w nowych i aktualizowanych SUiKZP/Planach ogólnych oraz MPZP, a także w Modelach struktury funkcjonalno-przestrzennej gmin stanowiących element strategii rozwoju gminy.” (...)

„Wskazana jest harmonizacja opracowań i wymiana dobrych praktyk”

Oraz

„Stworzenie wspólnej platformy udostępnienia studiów/planów ogólnych oraz MPZP w formie usług przeglądania i pobierania danych przestrzennych.”

Uwaga uwzględniona w opisie działania 6.2.1. i 4.3.2. Horyzont czasowy 2025 odnosi się do opracowania standardów, nie do ustandaryzowania wszystkich dokumentów planistycznych. Standaryzacja może obejmować również plany ogólne lub inne analogiczne dokumenty zaproponowane w nowelizacji ustawy. Potrzeba standaryzacji będzie zależna od ustaleń nowej ustawy.

	Przyjęty horyzont czasowy 2025 jest nierealny.	
453.	BPPMG: Oprócz połączeń wodnych, łączących miasta Zatoki Gdańskiej należy wziąć pod uwagę szybkie połączenie wodne ze Śródmieścia Gdyni do Oksywia, z którego mogliby korzystać również mieszkańcy innych gmin na północ od Gdyni, np.: gminy Kosakowo.	SUMP dotyczy rozwiązań o charakterze metropolitalnym, stąd działanie dotyczy relacji długodystansowych.
454.	BPPMG: Nie można się zgodzić z poglądami przedstawionymi na Spotkaniu Konsultacyjnym w dniu 16.03.2023 r. dotyczącymi projektu „Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej Metropolii”. Inwestycja jest analizowana i procedowana przez PKP PLK, w związku z czym w tak ważnym dokumencie strategicznym, jak Plan Zrównoważonej Mobilności nie można jej nie zawrzeć.	W SUMP OMGGS zapisano jako działanie budowę kolei, ale nie wykluczono, że w zależności od wspomnianych wyników analiz, możliwe jest także wykorzystanie innego wysokowydajnego rodzaju transportu publicznego. Przy braku jednoznacznych danych potwierdzających zasadność realizacji danego środka transportu SUMP OMGGS nie może wskazywać jednoznacznie na jego realizację.
455.	Skrót do Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni to „BPPMG”, nie zaś stosowany w tekście „BPP MG”.	Uwaga uwzględniona. Skrót zmieniono.
456.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: wybór scenariusza: Zrównoważony, uzasadnienie: W scenariuszach zachowana jest spójność z dokumentami na innych szczeblach, m.in. w kwestii rozwoju buspasów na połączeniach międzygminnych oraz uspokajaniu ruchu na drogach, aby możliwa była jazda rowerem w ruchu ogólnego. Scenariusz zrównoważony uwzględnia rozwój działań związanych ze zrównoważoną mobilnością już teraz intensywnie realizowanych, w szczególności w miastach rdzenia. Systematycznie zwiększa się również zakres współpracy pomiędzy gminami obszaru metropolitalnego, dzięki czemu można liczyć na wzrost transferu wiedzy i replikację istotnych działań związanych ze zrównoważoną mobilnością.	Uwaga ma charakter opinii.

<p>457. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.1. W planowanych inwestycjach należy dopisać nazwę działania budowy Kolei do Północnych dzielnic Gdyni, tj. Północną Kolej Aglomeracyjną.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Do opisu tej inwestycji dodano też jednak zastrzeżenie, iż możliwa jest także poprawa dostępności transportowej północnych dzielnic Gdyni przy użyciu innego wysokoefektywnego środka transportu, a o jego wyborze powinny zdecydować analizy popytowe.</p>
<p>458. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.1. W działaniach na rzecz budowy przystanków kolejowych należy uwzględnić również: Gdynia Wielki Kack oraz rozbudowa metropolitalnego węzła integracyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana PKM (zgodnie z RPS)</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>459. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.1. W punkcie e) działaniach na rzecz modernizacji dworców kolejowych wnioskuje się o dopisanie 'wraz z obszarami przyległymi – jako węzły komunikacyjne' i dodać węzeł integracyjny Gdynia Główna PKP.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>460. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.1. W związku z działaniami obejmującymi obszar Gminy Miasta Gdynia należy uwzględnić w potencjalnych partnerach również UM GDY i BPP MG.</p>	<p>Uwzględniono w zakresie BPPMG. UM GDY ma być podmiotem realizującym to działanie.</p>
<p>461. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.2. Uwzględnienie w modernizowanej i nowej infrastrukturze węzłów komunikacyjnych ochrony istniejących walorów środowiska przyrodniczego oraz dążeniem do maksymalizacji udziału powierzchni biologicznie czynnej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>462. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.1.2. W związku z działaniami obejmującymi obszar Gminy Miasta Gdynia należy uwzględnić w potencjalnych partnerach również UM GDY i BPP MG.</p>	<p>Uwzględniono w zakresie BPPMG. UM GDY ma być podmiotem realizującym to działanie.</p>

463.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.1. W opisie sposobu realizacji działania proponuje się nową nazwę a) Poprawa istniejących standardów przystankowych oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii opartych na równomiernych odstępach czasu.	Uwaga nieuwzględniona. Przyjęto inne podobne zapisy w konsekwencji odpowiedzi na inną uwagę.
464.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.1. W potencjalnych partnerach należy uwzględnić wszystkich zarządców transportu zbiorowego w OMGGG oraz MZKZG.	Uwaga uwzględniona.
465.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.1. We wskaźnikach należy dopisać zieleń jako element podstawowego wyposażenia przystanków na terenie OMGGG.	Uwaga uwzględniona.
466.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.2. W działaniu należy uwzględnić nie tylko planowanie lokalizacji nowych przystanków, ale również dostępność usługi na nowych przystankach – zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania, reorganizacja schematu linii.	Uwaga uwzględniona.
467.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.2. miejsc przecięcia głównych ciągów pieszych – niezrozumiałe.	Uwaga ma charakter opinii.
468.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.2. Punkt a jest powtórzeniem punktu b, proponuje się usunąć punkt b.	Uwaga ma charakter opinii.
469.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.4. W działaniu należy uwzględnić tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla całego transportu zbiorowego (autobusowego i trolejbusowego) w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.	Uwaga uwzględniona.

470.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.2.5. W działaniu należy uwzględnić również rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych transportu zbiorowego.	Uwaga uwzględniona.
471.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.3.1. W opisie działania należy uwzględnić, że budowa przejść podziemnych dla pieszych dotyczy wyłącznie kolejowych węzłów integracyjnych.	Uwaga uwzględniona.
472.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.3.1. W opisie działania należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe (przynajmniej z 3 stron), punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu uniknięcia efektu wyspy ciepła. Należy dążyć do integracji z przystankiem lub pętlą transportu zbiorowego.	Uwaga uwzględniona.
473.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1.3.1. W opisie działania proponuje się zmiany we wszystkich punktach opisu sposobu realizacji działań:</p> <p>-konsultacje społeczne powinny dotyczyć analizy potrzeb mieszkańców w zakresie funkcjonalności, identyfikacji problemów.</p> <p>Aktualna wersja dokumentu zawiera konsultacje społ. w zakresie konkretnych rozwiązań, tj. m.in. schowki, rowerownie, parkingi rowerowe.</p> <p>Konkretne rozwiązania powinny zostać zaproponowane na kolejnym etapie, dopiero na podstawie analizy potrzeb mieszkańców.</p> <p>W związku z tym proponuje się usunięcie części konsultacji i audytów.</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Dodano fragment: "W ramach konsultacji należy również uzyskać informacje na temat funkcjonalności węzłów z punktu widzenia pieszych i rowerzystów oraz zidentyfikować istniejące problemy i zebrać propozycje ich rozwiązania." Pozostawiono jednak konsultacje i audyty, jako kluczowy element wdrażania idei zrównoważonej mobilności.
474.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM	Niniejszy Plan zakłada aktualizację i pogłębienie analiz przeprowadzonych na

<p>Gdynia: 1.4.1. Ze względu na innowacyjność rozwiązania należy uwzględnić wykonanie analizy zasadności przed potencjalnym wdrażaniem lub rozszerzaniem usługi. Należy również rozważyć w ramach analiz wykorzystanie tramwaju wodnego jako całoroczny środek transportu dla mieszkańców.</p>	<p>rzecz PBPR dotyczących zasadności uruchomienia tramwaju wodnego.</p>
<p>475. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.1. Dot. a) Konsultacje społeczne nie powinny dotyczyć rzeczy oczywistych, tj. bezpiecznego dojścia do przystanków, nowych odcinków infrastruktury pieszej. W takich przypadkach rekomenduje się pozostawienie audytu infrastruktury.</p>	<p>W ramach konsultacji społecznych można często uzyskać zaskakująco trafne pomysły np. na temat rozwiązań, jakie można zastosować w celu rzeczywistej poprawy bezpieczeństwa itp. W wielu kwestiach może się zdarzyć, że uniwersalnie zalecane rozwiązania mogą być mało trafne, lub niewystarczające w danych warunkach, które mieszkańcy znają i mogą łatwo zaproponować remedium na problemy. Podobnie kwestia nowych odcinków. Odgórne plany mogą być dobre, ale wsłuchanie się w głos społeczeństwa może sprawić, że plany te staną się jeszcze lepsze.</p>
<p>476. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.1. Dot. b) Należy stosować standardy projektowania ulic (wypracowane dotychczas przez kilka miast OMGGs), które regulują możliwe do zastosowania rozwiązania, np. tam, gdzie to możliwe i charakter ulicy jest uspokojony, rekomenduje się wprowadzanie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym lub uprzywilejowanie ruchu rowerowego w stosunku do ruchu samochodowego pasami wydzielonymi w jezdni, nie kosztem chodnika lub zieleni.</p> <p>Miejskie standardy projektowania są dostosowane do lokalnych uwarunkowań.</p> <p>Wyniki konsultacji społecznych nie mogą być sprzeczne ze standardami i celami strategicznymi miasta.</p> <p>Konsultacje społeczne powinny dotyczyć określenia potrzeby, identyfikacji problemów – np. priorytetyzacji odcinków a nie wypracowywania rozwiązań.</p>	<p>Wszystkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w ppkt. c) omawianego działania.</p>

<p>477. "Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.2. Proponuje się zmianę zadania na „Wprowadzenie elementów poprawiających bezpieczeństwo, funkcjonalność i dostępność sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymagań”.</p> <p>Audyt nie powinien być celem samym w sobie, a etapem opisu realizacji działania."</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Zmieniono treść działania na: "Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów."</p>
<p>478. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.2. Sugeruje się określanie przede wszystkim potrzeb mieszkańców i zwiększanie świadomości.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis o identyfikacji potrzeb mieszkańców w działaniu 2.1.2. Kwestie zwiększania świadomości natomiast zostały wcześniej zawarte w działaniach z zakresu promocji.</p>
<p>479. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.2. Dot. d) należy dopisać „Budowa i modernizacja odcinków (...).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>480. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.2. Sugeruje się zmianę wskaźnika na „Liczba obiektów infrastruktury punktowej dla których zwiększono poziom bezpieczeństwa”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>481. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.1.3. Rekomenduje się połączenie punktów a i b i usunięcie bezwzględnie punktu c.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Usunięto ppkt. c). Podpunkty a) i b) pozostawiono osobno, aby podkreślić konieczność uwzględnienia potrzeb OzN ze względu na liczne uwagi podkreślające wagę tej tematyki.</p>
<p>482. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.2.1. Należy zintegrować działanie 2.2.2 z 2.1.1.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na złożoność i istotność obu tych zagadnień zostały one potraktowane osobno.</p>
<p>483. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.2.2. Należy dopisać hulajnogi i UTO w nazwie działania.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>484. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.2.2. Sugeruje się znaczne zmniejszenie zakresu integracji (do taryfowej). Integracja przestrzenna jest niezrozumiała a techniczna jest niewykonalna ze względu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Integracja przestrzenna oznacza takie projektowanie węzłów przesiadkowych (przystanków itp.), aby rowerzysta mógł wygodnie wprowadzić rower (UTO itp.) na pokład pojazdu. Kwestia techniczna zaś musi zostać uwzględniona jako istotny aspekt integracji. Umożliwienie</p>

	na ograniczenia budżetowe związane z rozwojem transportu zbiorowego. Priorytet stanowi sprawny i efektywny przewóz pasażerów.	taryfowe przewozu rowerów na nic się nie zda, jeżeli fizycznie (technicznie) nie będzie on możliwy.
485.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.2. Przeszkodą w realizacji działania może być wysoka liczba operatorów prywatnych hulajnóg elektrycznych i możliwości techniczne operatorów związane z wdrożeniem rozwiązań integracji z transportem publicznym.	Uwaga ma charakter opinii.
486.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.1. Należy uwzględnić możliwość zmiany modelu biznesowego dla rowerów współdzielonych w przyszłości, np. miasto jako regulator, nie inwestor. Należy rozważyć inne modele finansujące usługę, które zmieniają funkcję miasta, np. na regulatora.	Jest to bardzo duże uszczegółowienie propozycji współpracy. W Diagnostyce zawarto zalecenie, aby na etapie rozważań i projektów rozwoju tego typu systemów dokładnie analizować jaką formą systemów współdzielonych będzie optymalna na danym obszarze.
487.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.1. Nazwa działania sugeruje niezmienną rolę miasta w ciągu całego okresu obowiązywania SUMPu, co może mieć negatywne efekty ekonomiczne i ograniczać możliwości rozwoju usług współdzielonych.	Uwaga uwzględniona. Nazwa działania zmieniona na: Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych.
488.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.1. Rekomenduje się zmianę nazwy „Rozwój systemów współdzielonego transportu.” oraz odpowiednią aktualizację opisu.	Uwaga uwzględniona.
489.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.2. Działanie jest zasadne do realizacji po stronie prywatnej. Miasto jako regulator i dostawca danych otwartych do wykorzystania dla biznesu. Zadanie powinno polegać na wypracowaniu efektywnego modelu biznesowego.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dodano ppkt e) o treści: "e) Wypracowanie modelu współpracy pomiędzy podmiotami publicznymi i prywatnymi w zakresie integracji tego typu systemów." Działania integracyjne jak najbardziej mogą dotyczyć też podmiotów publicznych, np. przy integracji dwóch systemów z różnych obszarów, zarządzanych przez miasto.
490.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2.3.2. Wskaźniki należy	Uwaga uwzględniona.

	zaktualizować zgodnie z nowym opisem działania.	
491.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.1. Niezrozumiały punkt d) adekwatność do aktualnych potrzeb. Tworzenie polityki parkingowej powinno być zgodne z celami strategicznymi Strategii miast rdzenia.	Dodano ten zapis ze względu na zmienność potrzeb w czasie. W trakcie realizacji niniejszego opracowania wypracowano szereg sugestii, działań, zaleceń adekwatnych do obecnych warunków i zgodnych z obecnymi badaniami na temat strategii zarządzania systemami parkingowymi. Jednak w miarę upływu czasu i tym samym zmian uwarunkowań i kształtu jednostek osadniczych oraz ich charakterystyki mogą być potrzebne również zmiany w zapisach Polityki.
492.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Co oznacza pkt. b – niezrozumiały.	Punkt ten oznacza wykonanie analizy funkcjonowania istniejących SPP w porównaniu z tym, jakie obecnie są potrzeby parkingowe, zalecenia względem ograniczania parkowania, rzeczywiste wykorzystanie i kontrola parkowania itd.
493.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Dot. b) Rekomenduje się zmianę zapisu „Analiza istniejących SPP w celu uspoźnienia zasad ich funkcjonowania”	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono zapis na: "Analiza istniejących SPP w celu uspoźnienia zasad ich funkcjonowania oraz dopasowania do rzeczywistych potrzeb i zaleceń."
494.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Rekomenduje się dodanie punktu „Zwiększanie świadomości w zakresie zarządzania parkowaniem, kosztów i korzyści dla mieszkańców”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Sugerowany punkt dodano w działaniu 4.1.1. z zakresu promocji w formie rozszerzenia treści ppkt. a) o "oraz szkodliwość funkcjonowania niewłaściwej polityki parkingowej."
495.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Punkt c) jest niezrozumiały w zakresie opisu i celu. Pomijana jest ekspercka wiedza urzędników oraz wyniki analiz parkingowych, np. zajętości, rotacji.	Uwaga uwzględniona. Rozszerzono ppkt. c).
496.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Należy dodać punkt f) wykorzystanie nowych technologii do bieżącego monitorowania zajętości miejsc w celu ich optymalizacji.	Uwaga uwzględniona. Rozszerzono ppkt. e).
497.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.2. Rekomenduje się	J.w.

usunięcie pkt. e) – punkt zawiera się w innych ww.		
498.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Rekomenduje się zmianę zapisu działania i rozdzielenie działań na: „Rozbudowa systemu parkingów buforowych” i „Przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu”.	Uwaga uwzględniona.
499.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. dot. c) zważając na charakter parkingów buforowych, z kim planuje się przeprowadzanie konsultacji społecznych.	Konsultacje społeczne będą prowadzone z mieszkańcami, osobami dojeżdżającymi do ośrodków oraz innymi zainteresowanymi kwestią sugestii lokalizacji, zapotrzebowania na wyposażenie itp. OzN będą konsultowane w kwestii projektu parkingów i ich wyposażenia pod kątem tej grupy społecznej.
500.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy uwzględnić podział na parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia i parkingi buforowe na obrzeżach miasta (parkingi Park&Ride). Parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia są zlokalizowane na tyle blisko centrum miasta, że umożliwiają dalszą podróż pieszo, rowerem, hulajnogą lub innym, zrównoważonym środkiem transportu w ramach tzw. „ostatniej mili”. Dot. pkt e) Parkingi buforowe będące w odległości 1,5-3 km od Śródmieścia miasta powinny znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego.	Nie zaleca się budowy parkingów buforowych w centrach miast. Przeczą one idei wyprowadzania ruchu poza centra i przekierowywania go na transport zbiorowy/rowerowy/pieszcy. Udostępnienie parkingu w takiej lokalizacji może spowodować zwiększenie natężenia ruchu drogowego w relacji do/z parkingu względem istniejących natężeń.
501.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy uwzględnić parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia.	Nie zaleca się budowy parkingów buforowych w centrach miast. Przeczą one idei wyprowadzania ruchu poza centra i przekierowywania go na transport zbiorowy/rowerowy/pieszcy. Udostępnienie parkingu w takiej lokalizacji może spowodować zwiększenie natężenia ruchu drogowego w relacji do/z parkingu względem istniejących natężeń.
502.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy dodać pkt i) Analiza sposobu wprowadzenia opłat dla korzystających z parkingów buforowych.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami

	Istotna jest tu analiza otoczenia pod względem bezpłatnych, komercyjnych parkingów, które mogą spowodować brak zwrotu inwestycji lub niskie zainteresowanie.	
503.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy dodać pkt j) Współpraca miast z sektorem prywatnym w celu budowy i promocji parkingów buforowych.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
504.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy dodać pkt. k) Elementem parkingów na obrzeżach Śródmieścia i miasta powinna być infrastruktura rowerowa i logistyczna, która może stanowić fundament tworzenia mikrohubu przeładunkowego na pojazdy niskoemisyjne, w tym rowery towarowe.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
505.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.1.3. Należy dodać pkt. h) III) zapewnienie odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
506.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.1. Należy dodać w punkcie a) III Geometrią i zagospodarowaniem przestrzeni należy dążyć do spowolnienia ruchu pojazdów.	Uwaga uwzględniona.
507.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.3. Rekomenduje się zmianę nazwy działania na „Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego”.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowana nazwa działania ma charakter zbyt ogólny.
508.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.3. Sugeruje się zmianę zapisu punktu c) ze względu na konieczność współpracy wielu	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis do działania "Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków".

	<p>interesariuszy przy analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego na „Konsultacje różnych grup interesariuszy – m.in. ekspertów ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania, utrzymania dróg, służby miejskie, Rady Dzielnicy, Dyrektorzy szkół”.</p>	
509.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.3. Należy dodać zapis „Należy uspokajać i ograniczać ruch samochodów wokół placówek oświatowych”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano zapis do działania "Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków - w szczególności w okolicach placówek oświatowych, gdzie należy uspokajać i ograniczać ruch i parkowanie samochodów (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i z edukacją rodziców oraz młodzieży”.</p>
510.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.3 Należy dodać zapis „Istotnym elementem w celu ograniczenia parkowania przy szkołach jest współpraca z dyrekcją i edukacja rodziców oraz młodzieży”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano zapis do działania "Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków - W szczególności w okolicach placówek oświatowych, gdzie należy uspokajać i ograniczać ruch i parkowanie samochodów (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i z edukacją rodziców oraz młodzieży."</p>
511.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.5. Należy dodać pkt c) Modernizacje układu drogowego muszą się odbywać z poszanowaniem zieleni, szczególnie drzew, dążąc do maksymalizacji powierzchni aktywnych biologicznie oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
512.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.5. Proponuje się wprowadzić zapis „Bilans drzewostanu przy realizacji inwestycji miejskiej nie może być ujemny”.</p> <p>„Ochronę drzewostanu należy traktować priorytetowo przy projektowaniu układu drogowego. W pierwszej kolejności, należy dążyć do zachowania istniejącego drzewostanu, wprowadzając odpowiednie rozwiązania projektowe. Jeżeli jest to niemożliwe, każde drzewo, z którym koliduje planowana nowa</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

	<p>infrastruktura, musi być przesadzone lub zrekompensowane nowymi nasadzeniami, w miarę możliwości w obszarze lub sąsiedztwie inwestycji. Liczba, rodzaj i parametry nowych nasadzeń muszą być zgodne z wytycznymi Wydziału Ogrodnika Miasta oraz muszą odzwierciedlać faktyczne straty środowiskowe – wiek i wartość drzewa podlegającego wycince.”</p>	
513.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.5. Proponuje się wprowadzić zapis „Należy w możliwie największym stopniu wprowadzać zielono-błękitną infrastrukturę, zwiększającą powierzchnie czynne biologicznie oraz nawierzchnie przepuszczalne, zwiększające retencję, obniżające temperaturę powietrza i nawilżające powietrze. Należy minimalizować lub unikać dużych powierzchni uszczelnionych tworzących tzw. miejskie wyspy ciepła.”</p> <p>Uzasadnienie: Proponowanie szczegółów wynika z ww. elementów dot. zrównoważonej mobilności.</p>	Uwaga uwzględniona.
514.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.5. Z uwagi na bliskość Portu Gdynia oraz Centrum miasta Gdyni - należy uwzględnić analizę skutków budowy Drogi Czerwonej dla mobilności miejskiej, w tym możliwych oddziaływań negatywnych dla mobilności zrównoważonej w Centrum Gdyni oraz możliwych rozwiązań ww.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przeformułowano zapis na "Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg oraz sąsiednich układów drogowych, w szczególności: Via Maris, Drogi Czerwonej w Gdyni".</p>
515.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.2.6. Rekomenduje się dodanie zapisu „Opracowanie analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg o randze regionalnej w kierunku zrównoważonej mobilności”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przeformułowano zapis na "Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg oraz sąsiednich układów drogowych, w szczególności: Via Maris, Drogi Czerwonej w Gdyni".</p>
516.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.3.1. Należy dodać zapis b) Wszelkie decyzje należy poprzedzić</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W wyniku podzielenia zadania na zadanie dot. przeprowadzenia kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny</p>

<p>kampanią zwiększającą świadomość nt. SCT oraz konsultacjami społecznymi”.</p> <p>c) Należy wykonać analizy zasadności i możliwości wprowadzenia jednej SCT dla rdzenia Metropolii (Gdańsk, Sopot, Gdynia) Analogicznie sugeruje się wprowadzenie korekt w innych elementach działania.</p>	<p>zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu oraz zadanie dot. wprowadzenia Stref Czystego Transportu, proponowany zapis w pkt. b) dopisano do drugiego zadania, zapis w pkt c) dopisano do pierwszego zadania.</p>
<p>517. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.3.1. Nazwa działania stoi w sprzeczności z opisem sposobu realizacji działania. Opis działania uwzględnia możliwość utworzenia lub zaniechania tworzenia strefy w zależności od analiz. W działaniu występuje wprowadzanie Stref Czystego Transportu.</p> <p>Ponadto nazwa działania nie powinna być tożsama ze swoim opisem. Sugeruje się nową nazwę:</p> <p>Regulacje dostępu pojazdów spalinowych do obszarów miejskich, m.in.:</p> <p>a) SCT</p> <p>b) Ograniczenia tonażu z uwzględnieniem pojazdów elektrycznych</p> <p>c) Opłaty za wjazd do obszaru centralnego</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zadanie dotyczy wprowadzenia Strefy Czystego Transportu. Działania związane z ograniczeniem tonażu uwzględniono w działaniu dotyczącym "Kanalizacji ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych".</p>
<p>518. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.3.2. W opisie sposobu realizacji działania rekomenduje się dodanie zapisu „Stacje/punkty ładowania powinny powstawać w miejscach, które nie będą ograniczały i wpływały na bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego, a także nie będą degradowały zieleni.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>519. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.3.3. Rekomenduje się zmianę w opisie sposobu realizacji działania – spójnie z działaniem 3.3.2</p> <p>a) Wspieranie rozwoju stacji tankowania wodoru oraz innych paliw alternatywnych, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. W wyniku rozpatrzenia pozostałych uwag przeformułowano opis realizacji działania na "Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan) poprzez przygotowanie rezerwy terenowej pod stację oraz współpracę</p>

	realizacji inwestycji. Miasto jako regulator nie inwestor.	z podmiotami prywatnymi przy pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona stosownymi analizami popytu i opłacalności przedsięwzięcia", co spełnia założenia przedstawionej sugestii.
520.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.1. W opisie sposobu realizacji działania należy dodać zapis „Miejsca dostaw należy tworzyć na istniejącej infrastrukturze parkingowej/drogowej, bez ingerowania w chodniki oraz zieleni”.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.1.
521.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.1. Rekomenduje się zmianę aktualnego zapisu punktu a) na „Wykorzystanie schematu działania wprowadzania miejsc dostaw wykorzystanego w Gdyni w ramach projektu URBACT „FreightTAILS”.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.1.
522.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.1. Rekomenduje się dodanie zapisu „Przeprowadzenie badania, przy współpracy przedstawicieli lokalnych przedsiębiorców podczas spotkań konsultacyjnych”.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.1.
523.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.1. Rekomenduje się dodanie zapisu „Konsultacje wprowadzenia miejsc dostaw z policją i strażą miejską”.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.1.
524.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.1. Rekomenduje się dodanie do punktu b) Miejsca rozładunkowe powinny służyć wyłącznie czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.1.
525.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.2. Dodanie zapisów: „Opracowanie zasad współpracy z sektorem prywatnym dot. działalności na terenie miasta. Miasto jako regulator.”	Działanie 3.4.2. dotyczy konkretnie automatów paczkowych, przytoczony zapis ma charakter bardziej ogólny i zostanie uwzględniony w treści głównego dokumentu Planu.

	„Współpraca z ekspertami zewnętrznymi w zakresie logistyki miejskiej”.	
526.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.2. Rekomenduje się dodanie zapisu „Lokalizacje nowych automatów paczkowych należy tworzyć bez ingerowania w chodniki oraz zieleń.”	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.2.
527.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.3. Dodanie zapisu „Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania w tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską”.	Dodano zapis (sparafrazowany) do opisu działania 3.4.3.
528.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.4. Rekomenduje się dodanie zapisu „Przeprowadzenie diagnozy stanu istniejącego logistyki miejskiej z wykorzystaniem rowerów cargo. Diagnoza powinna obejmować: możliwe obszary wykorzystania rowerów cargo, analizę struktury przestrzennej i funkcjonalnej dzielnic miasta z uwagi na możliwość stosowania rowerów cargo oraz sposoby ich wykorzystania.”	Dodano zapis do opisu działania 3.4.3. jako działanie na poziomie całej metropolii (M).
529.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.4. Rekomenduje się usunięcie punktu a) Uzasadnienie: Rowery Cargo (do 90 cm) mogą poruszać się po istniejących i planowanych trasach rowerowych. Nie planuje się budowy dróg rowerowych na każdej jednej ulicy – np. tam, gdzie planowane jest wdrożenie Tempo 30.	Intencją tego zapisu jest dostosowanie istniejących i planowanych DDR, aby rower cargo mógł minąć się z innym rowerem (min. 2m szerokości) w miejscach, gdzie istnieje potencjał do stosowania rowerów cargo. Nie mówimy o całej sieci.
530.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.4. Rekomenduje się dodanie zapisu „Wprowadzenie ograniczenia dostaw samochodami z napędem spalinowym na rzecz pojazdów zeroemisyjnych w wybranych strefach miasta, m.in. rowerów cargo, które stojąc na granicy sektorów, w punktach	Pojawia się pytanie, kto miałby te rowery cargo nabyć i utrzymywać. System MEVO może oferować "małe" rowery cargo, nadające się do zabrania większych zakupów, ale niedostosowane do działalności firm kurierskich czy logistycznych. Oprócz tego, tym co można realnie zrobić, jest zadbanie o dostosowanie infrastruktury rowerowej, wprowadzanie ograniczeń dla samochodów dostawczych/SCT i zachęcanie sektora

	przeładunkowych, mogłyby zostać wykorzystane przez dostawców”.	prywatnego do korzystania z rowerów cargo. Powyższe działania są zawarte w 3.4.4.
531.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.4. Sugeruje się zmianę zapisu na „Uwzględnienie rowerów cargo w systemie roweru miejskiego lub innych systemach mobilności współdzielonej”.	Zmieniono zapis zgodnie z sugestią.
532.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.5. Konieczna współpraca z sektorem prywatnym i uczelniami wyższymi – m.in. ekspertami ds. logistyki miejskiej, ruchu towarowego.	Zmodyfikowano opis działania zgodnie z sugestią.
533.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.6. Rekomenduje się usunięcie działania z uwagi na brak zasadności utworzenia i zbytnią szczegółowość. Wszystkie działania związane z rozwojem zrównoważonej logistyki miejskiej powinny być uwzględnione w 3.4.5.	Wykreślono działanie 3.4.6.
534.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4.7. Rekomenduje się usunięcie działania z uwagi na brak zbytnią szczegółowość. Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach musi być efektem badań, analiz. Wszystkie działania związane z rozwojem zrównoważonej logistyki miejskiej powinny być uwzględnione w 3.4.5.	Plany logistyki miejskiej (SULP), o których mowa w działaniu 3.4.5., dotyczą tylko miast powyżej 50 tys. mieszkańców. Kwestia ograniczeń czasowych w dostawach dotyczy także mniejszych miejscowości, stąd umieszczenie tego zapisu w SUMP.
535.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3.4. Konieczne systemowe wprowadzanie rozwiązań na obszarze całego miasta lub rdzenia. Niezbędna zmiana wskaźnika dot. ww komentarza.	Zmieniono wskaźnik w działaniu 3.4.7.
536.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 4.1.1. Sugeruje się zmianę zapisu działania na „Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania	Uwaga uwzględniona.

	<p>zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczenia się.”</p> <p>Uzasadnienie: Operowanie językiem korzyści – odpowiedź na potrzeby mieszkańców.</p>	
537.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 4.1.1. Rekomenduje się dostosowanie zapisu pkt. b do nazwy działania – przeformułowanie „alternatywne formy podróżowania”.</p>	Uwaga uwzględniona
538.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 4.3.1. Rekomenduje się dodanie zapisu „System informacji pasażerskiej powinien być nowoczesny oraz czytelny i intuicyjny oparty o najlepsze praktyki UX.”</p>	Uwaga uwzględniona.
539.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 5.1.3. Należy zacieśnić współpracę z uczelniami wyższymi, gminami – w szczególności sąsiadującymi.</p> <p>Wskaźnik:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liczba przeprowadzonych inwestycji. – Liczba konsultacji społecznych. 	Uwaga uwzględniona.
540.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 5.1.4. Zmiana zapisu na „Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej”.</p> <p>Uzasadnienie: Cykliczne spotkania konsultacyjne powinny się znaleźć w opisie sposobu realizacji działania.</p> <p>Wskaźnik powinien zostać dostosowany do nowego brzmienia nazwy działania.</p>	Uwaga uwzględniona.
541.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 6.1.1-6.1.5. Każda inwestycja obejmująca funkcje usługowe powinna uwzględniać obsługę dostaw. Oprócz miejsc dla odbiorców usług, konieczne jest wyznaczenie miejsc rozładunkowych do obsługi punktów handlowo-usługowych.</p>	<p>Uwaga dotycząca usług jest ważna. Uwzględnienie logistyki będzie wymagało wykonywania uzgodnień na etapie realizacji inwestycji budowlanych lub zarządzania właściwą drogą publiczną (automaty paczkowe nie wymagają pozwolenia na budowę).</p> <p>Ustalenie intensywności leży w kompetencjach gminy. Przygotowanie</p>

<p>Należy określić maksymalną intensywność zabudowy z troską o ochronę istniejących obecnie walorów środowiska przyrodniczego terenu stanowiącego dotychczas zieloną infrastrukturę miasta, z uwzględnieniem dużego udziału powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Zobowiązanie inwestora do opracowania równoległe z projektem zagospodarowania terenu także „planu mobilności” jako elementu projektu obsługi komunikacyjnej projektowanego zagospodarowania i przedstawienia Zarządcy Dróg w celu zatwierdzenia – tj. dokumentu obejmującego opis sposobów i głównych tras realizacji podróży mieszkańców obszaru z uwzględnieniem podstawowych form przemieszczania się, tj. samochodem, publicznym transportem zbiorowym, rowerem oraz pieszo z naciskiem na równowagę transportu. Plan powinien uwzględniać główne cele podróży oraz sposoby skomunikowania terenu inwestycji z obszarami zewnętrznymi. Plan mobilności dla inwestycji powinien umożliwić codzienne podróże z niską zależnością od samochodów.</p>	<p>bilansu metropolitalnego i współpraca w planowaniu może pomóc w lepszej koordynacji zabudowy przy uwzględnieniu potrzeb środowiskowych.</p> <p>Założenie oceny wpływu inwestycji system transportowy w ramach planów mobilności jest realizowane w ramach działania 6.1.2.</p>
<p>542. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 1. Plan strategiczny wieloletni nie powinien zawierać rozwiązań, które za kilka lat mogą już być nieaktualne (mogą istnieć inne, bardziej zaawansowane, dogodne rozwiązania) – dokument nie powinien się zamykać na takie opcje.</p>	<p>SUMP musi być dokumentem monitorowanym i aktualizowanym. Przy przyjętych horyzontach czasowych aktualizacja dokumentu powinna nastąpić co najmniej po upływie horyzontu operacyjnego (7 lat) bądź wcześniej, jeśli nastąpi potrzeba wynikająca ze zmian technologicznych. Uwaga zostanie podkreślona w monitoringu przy wdrażaniu SUMP.</p>
<p>543. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 2. W potencjalnych partnerach realizacji działań należy uwzględnić również inne jednostki miejskie, np. UM GDY – w znaczącej części kształtującego kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności w mieście. W części działań uwzględnia się jedynie Zarządy Dróg i Zieleni, nie</p>	<p>W działaniach, w których jako podmiot odpowiedzialny wskazane są gminy OMGGS, oznacza to, że odpowiedzialnym za realizację działania jest miasto rozumiane jako urząd miasta. Dlatego najczęściej UM GDY nie pojawia się w partnerach realizacji działania. W opisie oznaczeń dodano, że "gminy OMGGS" oznaczają również urzędy miast Trójmiasta. Dodatkowe rozróżnienie na UM GDA i UM GDY zostało</p>

	uwzględniając różnorodności zakresów kompetencji ZDiZ w poszczególnych gminach.	użyte w tabeli, tam, gdzie chciano podkreślić udział tych jednostek w realizacji działania.
544.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 3. W całym dokumencie należy uwzględnić ruch pieszy jako kluczowy element dotarcia do przystanków transportu zbiorowego oraz pierwszy, środkowy i ostatni etap każdej podróży (również w ruchu zmotoryzowanym) + dodanie ikonki pieszego (analogicznie do roweru).	Ikona zostanie dodana do oznaczenia obszaru. W proponowanych działaniach transport pieszy jest uwzględniany zarówno jako element podróży z wykorzystaniem innych środków transportu (zapewnienie dostępności przystanków i węzłów przesiadkowych) oraz jako środek przemieszczania się w ogólnie. Działania dotyczą zarówno rozwoju infrastruktury pieszej, jak i rozwoju przestrzennego zorientowanego na tworzenie miasta zwartej.
545.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 4. Konsultacje społeczne nie powinny dotyczyć rzeczy oczywistych, zgodnych ze standardami, takich jak np. zadaszona wiata przystankowa, bezpieczne dojście do przystanku, chodniki.	Uwaga uwzględniona. Konsultacje społeczne w planie, o ile to nie kluczowy element działania, wskazane są jako opcjonalne.
546.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 5. Sugeruje się możliwe uproszczenie opisu działań. Opis działań zawiera wiele zdań wielokrotnie złożonych.	Uwaga uwzględniona.
547.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 6. Zgodnie ze wskazaniem eksperta do spraw dostępności (Miasto Gdynia) należy włączać dostępność osób o ograniczonej mobilności w każde działanie, na każdym etapie projektowania a nie jako osobny obszar (przykład działanie 2.2.1 SUMP).	Uwaga uwzględniona. W proponowanych działaniach wskazano na przeprowadzanie audytów dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, np. w rozwoju infrastruktury pieszej oraz rowerowej, a także wskazano na wymianę taboru PTZ pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, czy też na budowę przystanków tramwaju wodnego spełniających kryteria dostępności.
548.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 7. Czy horyzont czasowy oznacza początek czy koniec realizacji działania?"	Horyzont oznacza koniec działania.
549.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 8. Sugeruje się, by do konkretnych obszarów tematycznych zachęcać	Uwaga zostanie uwzględniona w docelowej wersji dokumentu.

	<p>gminy do opracowywania szczegółowych dokumentów strategicznych, które będą uszczegóławiały i rozwijały SUMP OMGGG i miejskiego.</p> <p>a. Ruch zmotoryzowany indywidualny wraz z polityką parkingową,</p> <p>b. Transport zbiorowy,</p> <p>c. Ruch rowerowy,</p> <p>d. Ruch pieszy,</p> <p>e. Logistyka miejska (SULP).</p>	
550.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia:</p> <p>9. Sugeruje się położenie większego nacisku na współpracę pomiędzy różnymi interesariuszami, interdyscyplinarne podejście i kontakt jednostek miejskich i biznesu.</p>	<p>Działania na forum OMGGG opierają się o współpracę z samorządów oraz samorządów lokalnych, powiatu i samorządu województwa. Współpraca z podmiotami komercyjnymi jest oczekiwana w ramach wspólnej organizacji parkowania, negocjacji związanych z zapewnieniem infrastruktury, wykonywaniem opracowań przed planistycznych lub wspólnych działań w ramach cyfryzacji.</p>
551.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: Rekomenduje się zmniejszenie łącznej liczby audytów i konsultacji – łącząc audyty dotyczące tego samego obszaru.</p>	<p>Zaproponowano wiele konsultacji i audytów ze względu na chęć realizacji założeń idei rozwoju zrównoważonej mobilności. Audyty i konsultacje zostały umiejscowione w poszczególnych działaniach jako logiczne etapy ich realizacji i ich usunięcie/przesunięcie/skonsolidowanie doprowadzi do zatracenia logiki/kolejności działań i sprawi, że mogą one zostać pominięte.</p> <p>Dokument nie zakazuje przeprowadzania audytów dotyczących tego samego obszaru równocześnie. Wskazanie na konieczność przeprowadzenia wielu rodzajów audytów w SUMP pozwoli odpowiednim jednostkom na lepsze ich przygotowanie oraz zapobiega temu, że pewne kwestie zostaną pominięte w audytach.</p>
552.	<p>Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia:</p> <p>11. W związku z rozwojem usług w Gdyni i problemów wykorzystania infrastruktury drogowej powodującej konflikty między poszczególnymi uczestnikami ruchu, negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

	oraz jakość przestrzeni publicznej należy zwiększać liczbę dedykowanych miejsc dostaw.	
553.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 12. Wytyczanie miejsc dostaw nie powinno być wprowadzane na chodnikach ani powodować utrudnień dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego. W celu ograniczenia kosztów, najlepszym rozwiązaniem jest wyznaczenie miejsc dostaw w istniejącej infrastrukturze drogowej, z zatoki parkingowej.	Zmodyfikowano opis działania 3.4.1, "Miejsca dostaw należy tworzyć na istniejącej infrastrukturze parkingowej/drogowej, bez ingerowania w chodniki oraz zieleń".
554.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 14. Wytyczanie miejsc dostaw powinno być przeprowadzone w oparciu o analizy i konsultacje z interesariuszami, w tym również z mieszkańcami poszczególnych obszarów, na których planowane jest ich wdrożenie, tak jak miało to miejsce w projekcie unijnym Freight Tails realizowanym przez Miasto Gdynia.	Zmodyfikowano opis działania 3.4.1 "Wyznaczenie "kopert" powinno być poprzedzone konsultacjami z przedstawicielami lokalnych przedsiębiorców, policją i strażą miejską."
555.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 15. Zasady wytyczania parkingów Kiss&Ride przy placówkach oświatowych powinny być ustandaryzowane i uwzględniać ich liczbę, odległość do wejścia i czas postoju.	Uwaga uwzględniona. Do działania "Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków" dodano zapis "[...] parkowanie samochodów poprzez wyznaczanie parkingów Kiss&Ride[...]".
556.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 16. Sugeruje się uproszczenie treści dokumentu i skompilowanie powielonych treści."	Uwaga zostanie uwzględniona w ramach ostatecznej wersji Planu działania dla SUMP OMGGS.
557.	Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 17. Sugeruje się stosowanie już wypracowanych standardów miejskich (Gdańsk, Gdynia, Sopot) – m.in. Standardy równoważenia mobilności w projektowaniu dla Gminy Miasta Gdyni oraz Gdański standard ulicy miejskiej -	Uwaga uwzględniona. Lokalne standardy wskazywane są jako element uzupełnienia standardów i wytycznych krajowych, SUMP wskazuje ich stosowanie, m.in. w działaniu związanym z hierarchizacją dróg.

https://bip.um.gdynia.pl/sprawy-do-zalatwienia,158/standardy-rownowazenia-mobilnosci-w-projektowaniu-dla-gminy-miasta-gdyni,570105	
<p>558. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 18. Konieczna jest współpraca z ekspertami zewnętrznymi – interdyscyplinarnie z różnych dziedzin, uczelniami wyższymi.</p>	<p>Uwaga uwzględniona w ramach Metropolitalnego Centrum Kompetencji.</p>
<p>559. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: 19. Należy zmienić nazwę PAKIET 4 na „Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo” – Pieszy jako podstawowa forma przemieszczania się zgodnie z odwróconą polityką transportową. Pieszy przede wszystkim łączy się z transportem zbiorowym. Należy kształtować świadomość istotności pieszego na każdym poziomie dokumentu OMGGG SUMP.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>560. Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności UM Gdynia: W całym planie działań konieczne jest uspoźnienie działań i stopnia szczegółowości opisu. Rekomenduje się skrócenie opisów – stopień szczegółowości, bez wytycznych. Wytyczne dopiero na etapie opracowania standardów/przeprowadzania analiz/badań.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w ostatecznej wersji SUMP OMGGG. W proponowanych działaniach wskazuje się na konieczność przeprowadzenia audytów, analiz, konsultacji, opracowania wytycznych, a na ich podstawie wdrażanie konkretnego rozwiązania. Szczegółowe zapisy w poszczególnych działaniach mają na celu wskazanie przykładowych rozwiązań dla pełniejszej prezentacji danego działania.</p>

7

Konsultacje
wewnętrzne
projektu planu
z członkami
OMGGS

W dniach 19-30 czerwca odbyły się konsultacje SUMP OMGGS z członkami OMGGS. Dokument wraz z załącznikami został wysłany do gmin i powiatów tworzących Metropolię z prośbą o złożenie uwag i komentarzy do projektu SUMP OMGGS. Do dokumentu został załączony formularz składania uwag wraz z instrukcją jak czytać dokument, a także danymi kontaktowymi do przedstawicieli Stowarzyszenia OMGGS oraz Wykonawcy SUMP OMGGS, z którego korzystała część gmin na etapie składania uwag. Uwagi i komentarze były składane poprzez formularz składania uwag. Swoje uwagi i komentarze złożyło 14 samorządów OMGGS, a kolejne 3 poinformowały o braku uwag. Wykaz uwag wraz z odpowiedzią zespołu opracowującego SUMP OMGGS i określeniem zakresu w jakim dana uwaga została uwzględniona znajdują się w poniższej tabeli.

Dodatkowo, na prośbę przedstawicieli Miasta Gdańsk, w dniu 29.06.2023 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Wydziałów Urzędu Miasta i jednostek miejskich w celu omówienia działań proponowanych w SUMP OMGGS pod kątem ich realizacji przez Miasto oraz spójności SUMP OMGGS z miejskimi dokumentami strategicznymi. Notatka ze spotkania znajduje się w punkcie 7.1.

Nr	Treść, do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
Gmina Kosakowo			
561.	Do mapy wz. przebiegu – ścieżki R10	R10 przebieg trasy zgodnie z mapą: https://dt.pomorskie.eu/dzialania-strategiczne/pomorskie-trasy-rowerowe/mapa-inwestycji-ptr/	Uwaga uwzględniona. Odcinki na terenie gminy uzupełnione.
562.	W priorytecie I fiski	Brak odniesienia się do działania 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych i wz. budowę węzła integracyjnego, na który Gmina złożyła fiskę do OMGGS. Proszę o uwzględnienie tego odniesienia i przedsięwzięcia w treści.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis wprost o tym przedsięwzięciu znajduje się w wytycznych inwestycyjnych. Streszczenie ustaleń SUMP OMGGS i wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych są ujednoliconymi zapisami dla gmin znajdujących się w danej strefie. Zapis ten uzupełniono o nazwę programu dofinansowań.

563.	W priorytecie II fiszki	brakuje odniesienia się odniesienie do działania 2.1.1. Budowa i rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej (...) – złożyliśmy fiszkę na Budowę ścieżki rowerowej. Proszę o uwzględnienie tego odniesienia i przedsięwzięcia w treści.	Uwaga uwzględniona. Fiszka została uwzględniona w opisie inwestycji.
564.	Priorytet 1, zdanie: Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe Kol. Główne ustalenia planu	JEST zdanie: Poprzez chaotyczną zabudowę istnieją problemy infrastrukturalne, umożliwiające przejazd taboru stosowanego obecnie w komunikacji miejskiej, poprzez niektóre tereny strefy podmiejskiej A. Prosimy o usunięcie „chaotyczną zabudowę” lub przeformułowanie, np.: istniejąca, nieregularna zabudowa przyczynia się do problemów infrastrukturalnych, umożliwiających lub utrudniającego przejazd taboru stosowanego obecnie w komunikacji miejskiej, poprzez niektóre tereny strefy podmiejskiej A (konieczność mniejszego taboru i/lub dostosowania infrastruktury).	Uwaga uwzględniona. Tekst otrzymał brzmienie: Poprzez istniejącą (swobodnie rozmieszczoną) zabudowę występują problemy infrastrukturalne, uniemożliwiające przejazd taboru stosowanego obecnie w komunikacji miejskiej poprzez niektóre tereny strefy podmiejskiej A (konieczność użytkownika mniejszego taboru i/lub dostosowania infrastruktury).
565.	Priorytet 1, zdanie: Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe Kol. Główne ustalenia planu	Brak informacji o konieczności tworzenia węzłów przesiadkowych i integracyjnych - proszę o wprowadzenie	Uwaga nieuwzględniona ze względu na istniejący zapis: „podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B+R i P+R (działanie 1.3.1).”
566.	Priorytet 1, zdanie: Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe Kol. Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych	JEST: dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (działanie 1.2.1); - zapis zbędny w znaczeniu, zbędny wydatek, jeśli ma występować jako twardy standard.	Uwaga odrzucona. Wspólny standard zwiększy dostępność do przystanków dla osób z ograniczoną mobilnością (poprzez projektowanie uniwersalne) oraz umożliwi wspólne inwestycje dotyczące np. wyposażenia

			<p>przystanków, co może skutkować „efektem skali” i zmniejszeniem kosztów. Stosowanie wspólnego standardu ma obowiązywać przede wszystkim przy realizacji nowych przystanków lub (wynikającej z prac utrzymaniowych infrastruktury technicznej) modernizacji istniejących. Dodatkowo standard ma zostać wypracowany wspólnie przez gminy OMGGS.</p>
567.	PRIORYTET 2 STR. 5	<p>JEST: „Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększenia przepustowości dla ruchu samochodowego.” - Prosimy o wykreślenie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zapis powstał na podstawie rekomendacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego. Należy podkreślić, że propozycja jest sprzeczna z ideą zrównoważonej mobilności. Kwestia została poruszona także w Sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, gdzie wskazano, że rosnąca przepustowość dróg na obszarach miejskich prowadzi do większego natężenia ruchu, a w związku z tym zatorów komunikacyjnych. Ponadto inwestycje realizowane w ramach Funduszy Europejskich dla Pomorza nie będą obejmowały budowy nowych ani zwiększenia pojemności lub</p>

			przepustowości istniejących dróg lub parkingów, a także nie będą przyczyniały się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego – nie dotyczy obiektów typu „parkuj i jedź” (P+R) położonych poza obszarami centralnymi miast oraz obwodnic.
568.	Priorytet III ad- Ruch zmotoryzowany	Obniżenie przepustowości to złe rozwiązanie, więc prosimy o usunięcie.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja jest sprzeczna z ideą zrównoważonej mobilności.
569.	Priorytet V – Współpraca Kol. Główne ustalenia planu	JEST: – Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia. - BRAK MZK Wejherowo – proszę o uzupełnienie.	Uwaga uwzględniona. Przeformułowano zapis we wszystkich fiskkach na „...przejąć zadania od istniejących organizatorów.”. Bez wyszczególniania poszczególnych.
570.	Wytyczne inwestycyjne str.9/10 i nast.	JEST: – Na mapie przedstawiono docelowe lokalizacje przystanków kolejowych, zarówno z uwzględnieniem nowych jak i ich modernizacji (działanie 1.1.1), a także docelowe lokalizacje węzłów przesiadkowych (działanie 1.3.1) – węzeł przesiadkowy Kosakowo Centrum (planowany w ramach ZIT, wraz z przebudową układu drogowego). Założono, że węzeł przesiadkowy powinien zapewniać minimum dobry dostęp pieszy, rowerowy (w tym parking rowerowy) oraz miejsca postojowe Kiss&Ride, a także miejsca postojowe dla samochodów w liczbie dostosowanej do lokalizacji węzła. BRAKUJE węzła integracyjnego Pogórze	Uwaga uwzględniona – uzupełniono na mapie.

		- proszę o uzupełnienie (wskazaliśmy też na mapie).	
571.	Wytyczne inwestycyjne str. 10 i nast.	JEST: W oparciu o dokumenty strategiczne gmin OMGGS oraz wyniki analiz raportu diagnostyczno-strategicznego wskazano proponowane lokalizacje korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego (działanie 1.2.4) – m.in. na trasie z Pierwoszyna do granicy gminy w ul. S. Dąbka. UZUPEŁNIĆ O: <u>Na trasie od Kosakowa.</u> PROPONOWANE BRZMIENIE: W oparciu o dokumenty strategiczne gmin OMGGS oraz wyniki analiz raportu diagnostyczno-strategicznego wskazano proponowane lokalizacje korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego (działanie 1.2.4) – m.in. <u>na trasie z Kosakowa do granicy gminy w ul. S. Dąbka.</u>	Uwaga uwzględniona. Tekst otrzymał brzmienie: (...) – m.in. na trasie z Kosakowa do granicy gminy w ul. S. Dąbka.
572.	Dot. dokumentu: Wybór scenariusza i ocena działań” Strona: 17	Tabela: węzły integracyjne, Kol. Działanie i kol. Stan prognostyczny BRAKUJE węzła integracyjnego Pogórze z datą realizacji do ok. 2040 Prosimy o wprowadzenie: - wiersza Węzeł integracyjny Pogórze, - i w kol. Stan prognostyczny oznaczenia kol. 2040.	Uwaga uwzględniona.
573.	Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Kosakowo	Na załączniku graficznym uzupełnić sieć ścieżek rowerowych wg Program rozwoju sieci tras rowerowych w gminie Kosakowo – uchwała Nr XCVII/692/2023 z dnia 27 czerwca 2023 r., w szczególności brak połączenia trasy rowerowej na odcinku Pierwoszyno-Mechelinki.	Uwaga uwzględniona. Brakujące odcinki naniesiono.
574.	Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Kosakowo	Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej lokalizacji nowej zabudowy ze względu na dobry dostęp do transportu kolejowego należy przenieść poza	Uwaga uwzględniona częściowo. Z rekomendowanego obszaru intensyfikacji

tereny leśne, obszary objęte formami ochrony przyrody i nie przeznaczone pod zainwestowanie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo lub dostosować do zasięgu określonego w Studium Transportowym dla gminy Kosakowo rys. 6.25. Pokrycie gminy Kosakowo strefami dojścia w stanie planowanym z koleją lub dostosować je do terenów rozwojowych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo.

istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy wyłączono tereny zamknięte, w tym obszar lotniska w Kosakowie oraz lasy i ścisłe formy ochrony przyrody. Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy przedstawiony w fiszce dla gmin OMGGS jest schematyczny i na poziomie ogólności adekwatnym do opracowania. Jak wskazano w opisie fiszki, zaznaczony obszar nie jest wytyczną do zabudowy całego objętego nim terenu, a jedynie wskazaniem dla gminy, aby w tym obszarze lokalizować tereny inwestycyjne o powierzchni i konkretnej lokalizacji adekwatnej do potrzeb gminy. Teren jest rekomendowany, a więc nie ogranicza gminy do lokalizacji terenów inwestycyjnych tylko w jego obszarze. To do gminy należy decyzja czy w danym terenie zlokalizuje zabudowę i o jakiej powierzchni. Dodatkowo, w celu zachowania jednolitych kryteriów opracowywania fiszek dla wszystkich gmin, strefy nie dostosowano do dokładnych granic wynikających ze Studium oraz nie usunięto z niej pozostałych form

			<p>ochrony przyrody, które mają indywidualnie określony stopień ochrony przyrody i wynikają z uwarunkowań lokalnych – mogą różnić się np. dopuszczeniem lub nie, nowej zabudowy. W związku z powyższym uwaga o dostosowaniu obszaru intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy do obszarów wyznaczonych w Studium została odrzucona. Wskazane w uwadze Studium transportowe odnosi się jedynie do stref dojścia pieszego do przystanków transportu zbiorowego, a nie do obszarów lokalizacji zabudowy. Jako strefy dojścia w SUMP OMGGS przyjęto spójnie dla całego obszaru 1 km, co odpowiada około 15 minutom spaceru i jest zgodne z ogólnie przyjętymi standardami dla dostępności dla transportu szynowego.</p>
575.	Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Kosakowo	Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej dostosować do zasięgu w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo tj. poza strefę przyrodniczą, tereny leśne, tereny objęte formami ochrony przyrody i nie przeznaczone na cele inwestycyjne. Uzupełnić o cały obszar Doliny Logistycznej.	Uwaga uwzględniona częściowo. Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej uzupełniono o cały obszar Doliny Logistycznej oraz wyłączono z niego strefy leśne oraz objęte ścisłymi formami ochrony przyrody. W zakresie dostosowania zasięgu obszaru to terenów

			wskazanych w Studium odpowiedź jest analogiczna jak w uwadze nr 14. W związku z powyższym w tym zakresie uwaga została odrzucona.
Gmina Skarszewy			
576.	2.1.1.	Na mapie nie uwzględniono istniejącej trasy rowerowej Bolesławowo-Starogard Gdański prowadzącej po starym nasypie kolejowym. Z kolei zaznaczone trasy rowerowe są to zaplanowane inwestycje (Subregionalna Trasa Rowerowa) i powinny być zaznaczone jako trasy rowerowe (z uwzględnieniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych) czyli wykropkowane – prośba o zweryfikowanie i poprawienie mapy.	Naniesiono trasę Bolesławowo-Starogard Gdański na terenie gminy Skarszewy. Trasa subregionalna została “wykropkowana” na terenie gminy Skarszewy.
577.	1.2.10	Z uwagi na brak węzłów przesiadkowych proponujemy ich uwzględnienie w miejscowości Godziszewo, jak również w Skarszewach przy Dworcu PKP przy ulicy Dworcowej. Warto również ustalić obszar rozwoju infrastruktury rowerowej prowadzącej do potencjalnego węzła przesiadkowego przy ulicy Dworcowej w Skarszewach łącząc go z ulicą Drogowców, przez którą przebiegać będzie zaplanowana Subregionalna Trasa Rowerowa.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano miejsce przesiadek w Skarszewach przy dawnym dworcu kolejowym (ul. Dworcowa). Uwaga w odniesieniu do pieszych i rowerzystów uwzględniona częściowo - trasa łącznikowa i obszar rozwoju infrastruktury pieszej/rowerowej prowadzącej do węzła zostały dodane w Skarszewach.
578.	Uwaga dotyczy głównego dokumentu planu SUMP OMGGS – rysunek 21 –	Na mapie nie ujęto żadnej zabudowy – Gmina Skarszewy – proszę o uzupełnienie.	Uwaga uwzględniona. Na rysunku nr 21 w głównym dokumencie planu jest zaznaczona zabudowa w gminie Skarszewy. Domyślamy się, że uwaga dotyczyła mapy nr 16 i na tej

			mapie dokonaliśmy uzupełnienia.
Miasto Pruszcz Gdański			
579.	1.2.4	<p>Porównując Plan Działania do fiszki Miasta Pruszcz Gdański zauważono niespójność. W Fiszce napisane jest w odniesieniu do działania 1.2.4:</p> <p>„W oparciu o dokumenty strategiczne gmin OMGGS oraz wyniki analiz raportu diagnostyczno-strategicznego wskazano proponowane lokalizacje korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego (działanie 1.2.4) – m.in. w ul. Grunwaldzkiej”.</p> <p>W Planie Działania jest zapis:</p> <p>„Opis sposobu realizacji”</p> <p>„a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.</p> <p>b) Wytyczanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii.</p> <p>c) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie rdzenia metropolii.</p> <p>Proponowane lokalizacje:</p> <p>l) Gdynia – Kosakowo”.</p> <p>Plan Działania w miejscu: „Proponowane lokalizacje” powinien być uzupełniony o działania wskazane w fiszce, czyli: „ul. Grunwaldzka w Pruszczu Gdańskim”.</p>	Uwaga uwzględniona, dodano zapis w planie działania.
580.	– Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej (działania: 1.1.2, 1.3.1.) orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km do węzłów	W przykładach inwestycji poprawiających dostęp pieszy i rowerowy do węzłów integracyjnych wymienionych w fiszce proszę o dopisanie konkretnych inwestycji, które zostały zgłoszone do ZIT 2021-2027 w FEP:	Uwaga uwzględniona. Wymienione inwestycje zostały dodane do opisu fiszki. Opis rozszerzono, zaznaczając, że w skład infrastruktury rowerowej mogą wchodzić również drogi dla pieszych i rowerów.

przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, których przykładem mogą być inwestycje planowane w ramach ZIT takie jak budowa dróg pieszych w obrębie węzła przesiadkowego Pruszcz Gdański oraz w ul. Strzeleckiego.

- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej (działania: 1.1.2, 1.3.1.), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów, takie jak np. inwestycje planowane w ramach ZIT, m.in. budowa ciągu pieszo-rowerowego w ulicy Strzeleckiego oraz w układzie drogowym łączącym ul. Sikorskiego z ul. Skalskiego z układem drogowym w Ciepłowie, czy budowa ciągów pieszo-rowerowych w otoczeniu

- Rozbudowa węzła integracyjnego Pruszcz Gdański, poprzez budowę nowych miejsc postojowych na parkingu Park & Ride przy dworcu PKP,

- Rozbudowa węzła integracyjnego Pruszcz Gdański, poprzez budowę kładki K3 nad rzeką Radunia (przy Centrum Kultury i Sportu),

- Rozbudowa węzła integracyjnego Pruszcz Gdański, poprzez budowę ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż Strugi Gęś od ul. Sikorskiego do ul. Stolarskiej oraz wzdłuż ulicy Stolarskiej do ulicy Grunwaldzkiej,

- Rozbudowa węzła integracyjnego Pruszcz Gdański, poprzez budowę ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ulicy Nowowiejskiego na odcinku od ulicy Dworcowej do kładki nad rzeką Radunia,

- Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Sportowej na odcinku od ul. Spokojnej do granicy z Gminą Pruszcz Gdański,

- Rozbudowa węzła integracyjnego Pruszcz Gdański, poprzez budowę kładki nad rzeką Radunia (przy skrzyżowaniu ul. Dworcowej z ul. Podmiejską).

Nabór fiszek do ZIT 2021- 2027 w FEP potwierdził, że określenia: „rozwoju infrastruktury pieszej w zasięgu 1 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych” oraz „rozwoju infrastruktury rowerowej, w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych”, mogą być zbyt mało precyzyjne i na etapie oceny wniosku przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego mogą zostać zakwestionowane. Dlatego proszę o literalne wskazanie wszystkich inwestycji zgłoszonych do ZIT w zakresie mobilności miejskiej.

przebudowywanego węzła integracyjnego Pruszcz Gdański.		
581.	Określenia: „rozwoju infrastruktury pieszej w zasięgu 1 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych” oraz „rozwoju infrastruktury rowerowej, w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych”.	<p>Proponujemy, aby ujednoczyć długość ciągów pieszych i rowerowych prowadzących do węzła integracyjnego. Zamiast „w zasięgu 1 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych” oraz „rozwoju infrastruktury rowerowej, w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych” wprowadzić zasięg 3 km dla ciągów pieszych i rowerowych.</p> <p>Uzasadnieniem tej uwagi jest fakt, że wiele tras jest budowanych łącznie jako ciągi pieszo – rowerowe. Przy budowie takiej trasy część chodnika byłaby kwalifikowalna w zakresie 1 km, a ścieżka rowerowa w zakresie 3 km, przy czym jedna i druga spełniają taką samą funkcję, czyli kierują potoki ludzi do węzła przesiadkowego.</p>
		<p>Uwaga uwzględniona częściowo.</p> <p>Opis oznaczenia obszaru rozwoju infrastruktury rowerowej rozszerzono o ciągi pieszo-rowerowe.</p> <p>Tekst otrzymał brzmienie:</p> <p>Rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym ciągów pieszo-rowerowych, w zasięgu 3 km do węzłów.</p>
Miasto Tczew		
582.	Wytyczne inwestycyjne, trzeci podpunkt: "Trasy rowerowe (działania: 1.1.2, 2.1.1., 2.1.2.) proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim” oraz	<p>W ramach fiszki Zielony Tczew planowana jest również budowa drogi rowerowej łącząca odcinek przy wiadukcie 300lecia na ul. Wojska Polskiego z drogą rowerową przy Wieży Ciśnień biegnącą przy cmentarzu na 30 Stycznia (obszar ten na mapie jest zaznaczony jako istniejąca droga rowerowa, a faktycznie jest tam tylko znak wspólny ciąg pieszo rowerowy – nawierzchnia z płyt 50x50). Ten fragment również należałoby dopisać do fiszki przy wymianianiu inwestycji rowerowych do realizacji z ZITu.</p>
		<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Na mapach umieszczano nie tylko DDR, ale również trasy łączone, pieszo-rowerowe, zgodnie z danymi otrzymanymi od miasta. Dlatego wzmiankowany odcinek jest dodany jako istniejąca trasa rowerowa.</p> <p>Dodano inwestycję w opisie w ramach inwestycji ZIT.</p>

<p>strategicznych dokumentach miejskich, a także inwestycje planowane w ramach ZIT (m.in. budowa ścieżek w ciągu ul. Jagiellońskiej, ul. Jagiełły, ul. Konarskiego wraz z modernizacją ścieżki w ciągu al. Kociewskiej, budowa drogi dla rowerów i remont chodnika w ciągu ul. 30 Stycznia)."</p>		
<p>583. Mapa</p>	<p>W wyrysowanej istniejącej infrastrukturze rowerowe na mapie są nieściśności np. wzdłuż DK91 na odcinku od ul. Al. Kociewskiej/Grunwaldzkiej do ul. Norwida – droga rowerowa jest tylko po zachodniej części, na ul. Czerwonego Kapturka droga rowerowa jest tylko po wschodniej części, na ul. Braci Grimm tylko po zachodniej za Lidlem, na ul. Łąkowej tylko po zachodniej części.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Ze względu na poziom ogólności dokumentu oraz oznaczenie proponowanych tras rowerowych jako korytarze rowerowe (bez określania konkretnych parametrów technicznych oraz lokalizacji w pasie drogowym) zdecydowano o ujednoczeniu oznaczeń i również w odniesieniu do infrastruktury istniejącej, trasy rowerowe oznaczono pojedynczą linią, niezależnie od strony jezdni, po której zlokalizowana jest trasa lub jej obustronnej lokalizacji. Oznaczenie wskazuje na konieczność zapewnienia połączenia rowerowego w danej relacji, a określenie parametrów technicznych i wykonanie powinno być zgodne ze</p>

			standardami projektowania infrastruktury rowerowej przytaczanych w SUMP OMGGS i określone przez gminę/zarządcę drogi.
584.	Mapa	Brakuje planowanej drogi rowerowej na ul. Tczewskich Saperów (inwestycja drogowa jaka będzie w najbliższych latach realizowana ze środków np. rządowych). Ulica między Grunwaldzką, a Wojska Polskiego. Tu jest mapa z istniejącymi trasami i planowanymi: link	Uwaga uwzględniona. Drogę rowerową dodano na mapie oraz w opisie wytycznych inwestycyjnych w fiszce.
Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku			
585.	-	<p>W nawiązaniu maila w sprawie przekazania uwag i komentarzy do projektu SUMP OMGGS, uprzejmie informuję, że należałoby jeszcze raz przeanalizować zapisy w dokumentach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS w zakresie celów, działań i wskaźników dla funkcjonowania tramwaju wodnego jako element transportu zbiorowego. W dokumencie widnieją między innymi zapisy takie jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Propozycja działań: tramwaj wodny o bardziej lokalnym charakterze; połączenia szybkim tramwajem wodnym; 2. Działanie 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego. 3. Działanie 1.4.1. Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim. <p>Opis sposobu realizacji: b) Zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń tramwaju</p>	<p>Szczegółowy opis działania 1.4.1. zawarty w fiskkach dołączonych do Planu przewiduje w pierwszej kolejności aktualizację i rozszerzenie dokumentu pn. "Wstępna koncepcja i ocena ekonomiczna uruchomienia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i dróg wodnych Delt Wisły jako elementu publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego" przygotowanego na zlecenie PBPR. Na podstawie przeprowadzonej analizy przewiduje się uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta rdzenia OMGGS z rejonem Półwyspu Helskiego, na trasach zbliżonych do</p>

		<p>wodnego w relacji Gdańsk – Gdynia – Hel w sezonie letnim (maj-wrzesień).</p> <p>4. Działanie 1.4.3 Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego.</p> <p>Opis sposobu realizacji:</p> <p>a) Doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków tramwaju wodnego i stworzenie mini węzłów przesiadkowych na ich styku.</p> <p>b) Włączenie tramwaju wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.</p> <p>Utrzymując lub weryfikując powyższe zapisy należy mieć na uwadze, że we wrześniu 2020 roku zakończyła się umowa zawarta pomiędzy Zarządem Transportu Miejskiego w Gdańsku a Żegluga Gdańską na świadczenie usług przewozowych tramwajem wodnym w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach F5 (Żabi Kruk – Brzeźno) i F6 (Targ Rybny – Sobieszewo). Od tego czasu GMG/ZTM w Gdańsku jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie organizuje i nie planuje uruchomienia tramwaju wodnego funkcjonującego w ramach publicznego transportu zbiorowego. Obecnie każdy podmiot komercyjny we własnym zakresie może organizować turystyczne linie „tramwaju wodnego”, korzystając przy tym z wybudowanej infrastruktury w ramach programu ożywienia dróg wodnych w Gdańsku (będącej w zarządzie GOS).</p> <p>Ponadto informuję, że w latach 2006-2012 w ramach porozumienia międzygminnego pomiędzy</p>	<p>historycznych linii F1 i F2, przy czym Plan nie precyzuje formuły organizacji przewozów ani konkretnych przystanków na trasie (wynikną one z rzeczonyj analizy). Zgodnie z zapisami Planu, jeżeli sytuacja finansowa JST OMGGG uniemożliwi uruchomienie regularnej żeglugi we własnym zakresie, przewiduje się kontynuację działalności usług o charakterze komercyjnym. Plan w obecnym kształcie nie przewiduje reaktywacji linii F5 i F6, choć ich ewentualne wznowienie również może być tematem aktualizacji ww. analizy.</p>
--	--	---	--

		<p>Gdańskiem, Sopotem i Helem funkcjonował tramwaj wodny na linii F1 (Gdańsk – Hel) i na linii F2 (Sopot – Hel), jako publiczny środek transportu. Po roku 2012 nie podejmowano prób reaktywacji takich połączeń w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Analogiczna sytuacja dotyczyła tramwaju wodnego linii F3 (Gdańsk Sopot) funkcjonującego w latach 2006 – 2008 i tramwaju wodnego linii F4 (Targ Rybny-Sobieszewo) funkcjonującego w latach 2009 – 2012). Operatorem linii F1, F2, F3 i F4 była Żegluga Gdańska.</p> <p>Obecnie wszystkie rejsy statkami, łodziami i innymi jednostkami pływającymi na terenie Gdańska i Zatoki Gdańskiej organizowane są przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych i nie są przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>W razie pytań proszę o kontakt.</p>	
Biuro Rozwoju Gdańska			
586.	3.1. Scenariusze i wizja	Skąd wartości określone dla roku 2022 w zakresie emisji CO2, udziału transportu zbiorowego i indywidualnego?	<p>Oszacowano na podstawie wyników zaktualizowanego modelu transportowego OMGGG bazującego na zachowaniach transportowych z 2014 roku oraz GBR 2016 (z uwagi na brak nowszych badań).</p> <p>Emisyjność poszczególnych środków transportu została obliczona, zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia, na podstawie wytycznych Komisji Europejskiej w tym zakresie: https://transport.ec.europa.eu/transport-</p>

			themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en
587.	2. Do diagnozy Rysunek 18 Infrastruktura transportowa OMGGS strona 119	Nastąpiły zmiany w układzie drogowym odcinek DK6 od Wężła Bożepole do Obwodnicy Trójmiejskiej jest drogą wojewódzka. Również DW218 na odcinku Wejherowo-Chwaszczyno straciła wojewódzkość. Zweryfikować z danymi Urzędu Marszałkowskiego.	Uwaga uwzględniona częściowo. Raport Diagnostyczno-Strategiczny przedstawia stan na grudzień 2022 roku. Zaktualizowano mapy i podkłady mapowe w dokumentach kierunkowych.
588.	Mapa działań pakietu 1 strona 41	Uzupełnić wszystkie przystanki na PKM Południe.	Uwaga uwzględniona.
589.	Str. 17 – pkt. II)	Działania na rzecz budowy PKM Południe – usunąć przystanki Warszawska, Jasień Park, Jankowo Gdańskie, ponieważ nie dotyczą one odcinka Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Kowale.	Uwaga uwzględniona.
590.	Str. 19	Działania na rzecz budowy PKM Południe – usunąć przystanki Warszawska, Jasień Park, Jankowo Gdańskie, ponieważ nie dotyczą one odcinka Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Kowale.	Uwaga uwzględniona.
591.	Str. 60 – pkt. II) oraz pkt a)	uspokojenie ruchu na drodze krajowej 7 i Dw 501 (Armii Krajowej): Dla R i PA Proponujemy zapis „II) po otwarciu Obwodnicy Metropolitalnej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.”.	Uwaga uwzględniona.
592.	Str. 63	BRG jako Potencjalni Partnerzy – wykreślić z podmiotu odpowiedzialnego.	Uwaga uwzględniona. Jako podmioty odpowiedzialne za realizację wskazano jedynie gminy OMGGS.
593.	Strona 136 mapka	Skala legendy nie odpowiada wartością na mapie. Np. odcinek DK6 Lębork Wejherowo to wartości od 10-30 tysięcy, a z legendy wynika ze to przedział 5000-1000.	Mapa dotyczy ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych, poprawiono tytuł nad mapą, aby uniknąć niejednoznaczności.
594.	– przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące	Usunąć.	Uwaga uwzględniona częściowo. Punkt uzyskał treść:

	bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych (działanie 6.1.1.);		(...) gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym (działanie 6.1.1.).
595.	– współpracować z OMGGS przy opracowywaniu standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego (działanie 6.1.5.), w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych (działanie 6.2.1.) i prowadzonych szkoleń i doradztwa (działanie 6.2.3.).	Usunąć lub zmienić brzmienie na współpracować przy wypracowaniu wspólnych standardów dla OMGGS.	Uwaga uwzględniona. Punkt uzyskał brzmienie: Współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów (...).
596.	– od miast rdzenia jako samorządów o największym potencjale technicznym i merytorycznym w zakresie planowania przestrzennego, oczekuje się aktywnego udziału i współpracy w działaniach podejmowanych na szczeblu metropolitalnym, dążących do	Usunąć.	Uwaga uwzględniona. Usunięto.

	zapewnienia spójnego i zrównoważonego rozwoju metropolii.		
Gdańskie Autobusy i Tramwaje			
597.	prosimy o korektę w tekście na str. 3, Załącznik nr 3: Fiszka dla miasta Gdańska: działanie 1.2.3.	W Gdańsku nie występuje tabor trolejbusowy.	Uwaga nieuwzględniona. Fragment, do którego odnosi się Autor uwagi, dotyczy ogólnie Rdzenia Metropolii, a nie szczegółowych zapisów dla Gdańska. Indywidualne zapisy dla Gdańska znajdują się w dalszej części fiszki, w wytycznych inwestycyjnych.
598.	działanie 1.2.5	Gdańsk nie rozwija sieci trolejbusowej,	Uwaga nieuwzględniona. Fragment, do którego odnosi się Autor uwagi, dotyczy ogólnie Rdzenia Metropolii, a nie szczegółowych zapisów dla Gdańska. Indywidualne zapisy dla Gdańska znajdują się w dalszej części fiszki, w wytycznych inwestycyjnych.
Gmina Kolbudy			
599.	1.2.4	Na mapie oznaczono proponowaną lokalizację korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego od Bąkowa do ul. Świętokrzyskiej w Gdańsku – w ocenie samorządu odcinek ten winien rozpoczynać się od projektowanego węzła obwodnicy metropolitalnej w Lublewie Gdańskim z drogą wojewódzką nr 221. Budowana droga ekspresowa diametralnie zmieni rozkład ruchu na obszarze gminy. <u>Droga wojewódzka na tym odcinku powinna zostać Rozbudowana w przekroju 2x2, co pozwoliłoby na korzystniejsze zarządzanie ruchem.</u>	Uwaga nieuwzględniona. Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta spowoduje ociążenie ruchu samochodów prywatnych na wskazanym odcinku, co za tym idzie, zmniejszą się zatory drogowe, które obecnie w ciągu DW 221 są największe właśnie na wskazywanym odcinku. W opinii Autorów SUMP OMGGG brak

		<u>np. na okresowe uruchamianie buspasa.</u>	dostatecznego uzasadnienia takiej rozbudowy DW 221.
600.	1.1.1 1.1.2 1.2.2 6.1.2	<p>Na mapie oznaczono planowaną inwestycję kolejową jako nieuwzględnioną w SUMP (PKM II) ze względu na niskie prawdopodobieństwo realizacji w perspektywie do 2040 r. W ocenie samorządu zarówno sama linia kolejowa, jak również przystanki kolejowe winny zostać oznaczone jako proponowane, tak aby umożliwić kształtowanie przestrzeni pod przyszłą inwestycję. Niezależnie od harmonogramu realizacji inwestycji, już teraz zachodzi konieczność zabezpieczenia terenu i kształtowania zagospodarowania przestrzeni z jej uwzględnieniem. Wyłączenie planowanego przebiegu z SUMP może w przyszłości skutkować wzrostem barier całkowicie uniemożliwiającym jej realizację. Z kolei rewitalizacja linii kolejowej nr 229 przewidywana jest w perspektywie do 2030 roku, a odcinek od Kowale do linii nr 229 rozważany jest jako odcinek kolei lekkiej w tej samej perspektywie czasowej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Zmieniono opis oznaczenia linii kolejowych oraz dodano przystanki kolejowe wraz ze strefami wyznaczanymi w SUMP OMGGS. Opis oznaczenia zmieniono na: Planowane linie kolejowe o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji lub niskim prawdopodobieństwie realizacji do 2040 roku.</p>
601.	5.2.1	<p>Na mapie oznaczono proponowaną linię metropolitalnego publicznego transportu zbiorowego relacji Kolbudy-Żukowo przez Otomino z pominięciem planowanych przystanków kolejowych. W ocenie samorządu zachodzi konieczność powiązania relacji proponowanej linii transportu zbiorowego z planowanym przystankiem kolejowym w miejscowości Otomino, albo Niestępowo (Stara Piła).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Docelowo, po uruchomieniu linii kolejowej, powinna ona przejąć zadania autobusowej linii metropolitalnej, a siatka połączeń na terenie gminy powinna być przekształcona w linie dowozowe do kolei (powiązane z nią także na w/w przystankach kolejowych).</p>
602.	5.2.1	<p>W ocenie samorządu konieczne jest uwzględnienie nowych linii metropolitalnych transportu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>

		publicznego, których uruchomienie jest planowane przed 2040 r. Przede wszystkim linia autobusowa relacji Lisewiec-Pręgowo-Biekówko-Lublewo Gdańskie-Gdańsk; linia autobusowa relacji Gdańsk-Bąkowo-Jankowo Gdańskie-Gdańsk; Gdańsk-Bąkowo-Otomin i Kolbudy-Czapielsk-Kolbudy-Gdańsk.	Część z podanych relacji pokrywa się z proponowanymi liniami metropolitalnymi. W przypadku pozostałych, połączenia autobusowe powinny być organizowane, jednak nie jako linie metropolitalne, lecz jako linie dowozowe (o zasięgu lokalnym) do kolei bądź linii metropolitalnych. W SUMP OMGGS uwzględniane są jedynie linie o charakterze metropolitalnym, które powinny być uzupełnione o połączenia lokalne.
603.	2.1.1 2.1.2	Na mapie oznaczono jako istniejącą trasę rowerową relacji Gdańsk-Kolbudy-Przywidz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 221. Tymczasem w rzeczywistości ścieżka rowerowa istnieje tylko na odcinku Gdańsk-Kolbudy. W ocenie samorządu zachodzi konieczność zmiany statusu odcinka Kolbudy-Przywidz na proponowany, aby uwzględnić potrzebę realizacji nowych inwestycji w tym zakresie.	Uwaga uwzględniona. Trasę Kolbudy-Przywidz oznaczono jako "proponowaną".
604.	2.1.1 2.1.2 2.2.1	W ocenie samorządu konieczne jest wprowadzenie projektowanej wspólnie z innymi samorządami trasy rowerowej relacji Domachowo-Buszkowy-Czapielsk-Kolbudy, która zwiększy dostępność do węzłów integracyjnych oraz połączy już planowane trasy.	Uwaga uwzględniona. Naniesiono trasę.
605.	6.1.4	W ocenie samorządu istotne jest powiększenie obszaru lokalizacji stref działalności gospodarczej do okolic budowanego węzła w Lublewie Gdańskim. Na tym obszarze występują tereny niezabudowane, które samorząd	Uwaga uwzględniona. Dodano odpowiednie oznaczenie na mapie.

		przeznaczył pod rozwój działalności gospodarczej przy okazji ostatnich aktów planistycznych. Zwiększenie dostępności drogowej w tym obszarze będzie naturalnym bodźcem do rozwoju tego typu zabudowy na wskazanym obszarze.	
Urząd Miasta Gdynia			
606.	1.2.1 Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością	Plan Działań: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „a) Utrzymanie istniejących standardów przystankowych oraz rozkładów jazdy, opartych na równomiernych odstępach między kolejnymi kursami” o: „zwiększenie ilości przystanków wyposażonych w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej.” SUMP Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 2 na stronie 52: Przystanki powinny być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę (wiaty, zadaszenia, miejsca do siedzenia, informacja pasażerska - najlepiej w formie zintegrowanego systemu dynamicznych TIP , elementy ułatwiające poruszanie osobom z ograniczoną mobilnością), zapewniającą odpowiednie warunki do komfortowego oczekiwania na pojazd.	Uwaga uwzględniona.
607.	1.2.3. Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego oraz modernizacja posiadanego taboru	Rozszerzenie nazwy działania. Plan Działania: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „a) Zakup nowego taboru: tramwajowego w Gdańsku, trolejbusowego w Gdyni, autobusów miejskich i podmiejskich. Stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów. Wyposażenie pojazdów w cyfrowe radiotelefony oraz rozmieszczenie w przestrzeni	Uwaga nieuwzględniona. Jeżeli dobrze rozumiemy, wspomniana w treści uwagi modernizacja polega na wyposażeniu pojazdów w cyfrową radioł łączność. Według autorów opracowania, zapis jest zbyt szczegółowy jak na dokument o charakterze

		<p>miejskiej repiterów umożliwiających cyfrową łączność z kierowcami pojazdów transportu zbiorowego, co podniesie efektywność ich pracy i bezpieczeństwo pasażerów.”</p> <p>SUMP: Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 2 na stronie 49: „Jednym z aspektów wpływających na atrakcyjność komunikacji publicznej jest nowy tabor. Charakteryzuje się on większą dostępnością dla osób z ograniczoną mobilnością, a także szeregiem rozwiązań poprawiających komfort podróży oraz efektywność wykorzystania taboru. Wymiana i modernizacja taboru są kluczowe dla wdrażania zrównoważonej mobilności oraz podnoszenia jakości oferty transportu dla pasażera.”</p>	<p>metropolitalnym. Standardy wyposażenia pojazdów powinny być jednym z elementów ustalanych w ramach integracji transportu zbiorowego OMGGG przez członków Obszaru.</p>
608.	2.1.2. Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów	<p>Plan Działania: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „d) Budowa i modernizacja odcinków i elementów infrastruktury pieszej i rowerowej zidentyfikowanych w ramach ww. audytów i konsultacji społecznych, w tym: doświetlenie ciągów pieszych, przejść dla pieszych i odcinków tras rowerowych, poprawę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej (detektorów podczerwieni) dla pieszych i rowerzystów oraz wszelkiego rodzaju działania poprawiające jakość i standard infrastruktury pieszej/rowerowej.”</p> <p>SUMP: Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 4 na stronie 64: „Dodatkowe działania to zmiany przestrzeni ulic tak, aby pomóc w bezpiecznym i płynnym ruchu</p>	Uwaga uwzględniona w obu opracowaniach.

		<p>pieszych i rowerzystów. Rozwiązania te mogą obejmować przebudowę ulic w celu wprowadzenia infrastruktury rowerowej, a także zmiany w organizacji ruchu, m.in. zmniejszenie dopuszczonej prędkości, czy montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej (detektorów podczerwieni) dla pieszych i rowerzystów."</p>	
609.	<p>3.1.3. Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania</p>	<p>Plan Działania: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie ograniczenia aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast oraz wykorzystanie narzędzi ITS w celu optymalizacji wykorzystania miejsc parkingowych, w tym rozbudowa systemów informacji parkingowej zliczających i prezentujących na dynamicznych tablicach ilość wolnych miejsc parkingowych w celu zmniejszenia ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego.”</p> <p>SUMP: Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 5 na stronie 75: „Przeprowadzone zostaną analizy dotyczące funkcjonowania istniejących Stref Płatnego Parkowania (w tym ewentualnych Śródmiejskich Stref Płatnego Parkowania). Rozważone zostanie ich ewentualne rozszerzenie z jednoczesną ochroną lokalnych podwórek i innych obszarów oraz miejsc parkingowych poza drogami publicznymi. Rozbudowywane będą systemy informacji parkingowej zliczające i prezentujące na dynamicznych tablicach ilość wolnych miejsc parkingowych.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona w obu opracowaniach (działanie 3.1.3 i 4.3.3).</p>

<p>610. 3.1.4. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości</p>	<p>Plan Działania: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) lokalizacji nowych parkingów buforowych, II) ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast, III) upowszechnienie systemów zliczających i informacji parkingowej obejmującej rzeczywistą liczbę miejsc postojowych w ramach istniejących i przyszłych parkingów,”</p> <p>SUMP: Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 3 na stronie 62: „Integralną częścią budowania systemu węzłów przesiadkowych jest włączenie ich w spójną politykę parkingową metropolii. Węzły przesiadkowe stanowią komponent systemu, zapewniając możliwość pozostawienia auta jeszcze przed wjazdem do rdzenia metropolii i przesiadkę na transport szynowy. Dlatego też rozbudowywana będzie sieć Park&Ride na lub blisko granicy gmin rdzeniowych, w powiązaniu z systemami transportu szynowego lub korytarzami wysokowydajnego transportu. Wdrażane będą działania, mające powiązać funkcjonowanie parkingów buforowych z ofertą biletową i transportową, tak aby zachęcić użytkowników aut do korzystania z tego udogodnienia. W celu zmniejszenia ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego rozbudowywane będą systemy informacji parkingowej zliczające i prezentujące na dynamicznych tablicach ilość wolnych miejsc parkingowych.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona w obu opracowaniach.</p>
---	--	--

611.	3.2.1. Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie, rozwój systemów ITS	<p>Plan Działania:</p> <p>Wnioskujemy o rozszerzenie nazwy działania i uzupełnienie zapisu:</p> <p>„a) Sieć drogowa w OMGGS będzie miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, forma urbanistyczna będzie dostosowana do ich rangi, a rozwiązania techniczne będą odpowiadać prędkościom, które można na nich rozwijać:</p> <p>(...)</p> <p>b) rozwijanie systemów ITS i rozwiązań Smart City wykorzystywanych do zarządzania szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym, nadzorem i regulacją ruchu transportu zbiorowego, zarządzania kryzysowego i ochrony ludności.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano nowe zadanie 4.3.3. Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych.</p>
612.	3.2.3. Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p>Plan Działania:</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu:</p> <p>„a) Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych, gdzie należy uspokajać i ograniczać ruch i parkowanie samochodów poprzez wyznaczanie parkingów Kiss&Ride (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i edukacją rodziców oraz młodzieży. Standaryzacja infrastruktury drogowej i oznakowania według Wytycznych WR-D. Włączanie kolejnych skrzyżowań do systemu sterowania ruchem TRISTAR.</p> <p>b) Konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji, realizacja postulatów Policji dotyczących rozbudowy systemu TRISTAR o kamery rozpoznające numery rejestracyjne.”</p> <p>SUMP:</p>	<p>Uwaga uwzględniona w zakresie działania 3.2.3 oraz 4.3.3. Dodano zapis do SUMP.</p>

		<p>Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 5 na stronie 74:</p> <p>„Na tej podstawie wdrożone zostaną działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa. (...) Ciągi komunikacyjne zostaną dostosowane do ich rzeczywistej funkcji oraz zakładanych prędkości (geometria, szerokość pasa ruchu i ciągów pieszych, lokalizacja i liczba miejsc postojowych). Przebudowa ulic będzie ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględniając przy tym ruch pieszy, rowerowy, zieleni oraz wygodną infrastrukturę dla transportu zbiorowego. Kolejne skrzyżowania włączone zostaną do systemu sterowania ruchem TRISTAR. Kierowcy będą informowani o czasowych utrudnieniach w ruchu drogowym za pomocą mobilnych tablic zmiennej treści. Poprawa przepustowości ruchu indywidualnego nie może się odbywać kosztem innych uczestników ruchu.”</p>	
613.	<p>3.2.5. Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności oraz rozbudowa systemów ITS</p>	<p>Plan Działania:</p> <p>Wnioskujemy o rozszerzenie nazwy działania i uzupełnienie zapisu:</p> <p>„a) Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także rozbudowa systemów ITS oraz doposażenie w infrastrukturę przystankową po wcześniejszych analizach.”</p> <p>SUMP:</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 5 na stronie 71/72:</p> <p>„Przeprowadzone zostaną audyty i konsultacje społeczne w zakresie infrastruktury pieszej i rowerowej, które pomogą w zebraniu informacji dotyczących występowania miejsc niebezpiecznych, uciążliwych czy niedostępnych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Na tej podstawie zostaną przeprowadzone działania,</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano zapis w treści zadania 3.2.5, nie zmieniano nazwy zadania, ponieważ stworzono także działanie 4.3.3 Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych. Dodano zapis do SUMP.</p>

		<p>zmierzające do usunięcia zagrożeń oraz wprowadzenia zmian w miejscach uciążliwych i niedostępnych, z zachowaniem wygody ruchu pieszego i rowerowego. Działania obejmują np. doświetlenia przejść i przejazdów, wprowadzenie wyniesionych przejść, aktywnych przejść, osygnalizowanie przejść i przejazdów przez wielopasmowe ulice, zmianę organizacji ruchu, budowę wysepek i przewężeń. Dla zwiększenia płynności ruchu i podniesienia bezpieczeństwa uczestników ruchu rozbudowane zostaną systemy ITS integrujące zarządzanie szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym (TRISTAR i SPP) - nadzór i regulację ruchu transportu zbiorowego, zarządzanie kryzysowe, ochronę ludności oraz inne usługi Smart City. Jednocześnie należy unikać działań pozornie poprawiających bezpieczeństwo, jak np. likwidacja przejść i przejazdów, uznanych za niebezpieczne czy niepożądane z uwagi na płynność ruchu kołowego.”</p>	
614.	<p>3.2.6. Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności</p>	<p>Plan Działania: Wnioskujemy o uzupełnienie zapisu: „a) Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg z sąsiednimi układami drogowymi, w tym z zastosowaniem narzędzi modelowania ruchu. Zmiana strategii sterowania ruchem na podejście zrównoważone, czyli zarządzanie ruchem z uwzględnieniem wszystkich sposobów podróży/przemieszczeń, wymaga pozyskania danych, na podstawie których możliwe jest właściwe planowanie transportu. Do tej pory w przeprowadzanych analizach w procesie inwestycyjnym skupiano się na</p>	<p>Uwaga uwzględniona W opisie Planu Działania dodano zapis “w tym zastosowanie narzędzi modelowania ruchu oraz badań ruchu uwzględniających w miarę możliwości przemieszczenia piesze i rowerowe.” Należy zaznaczyć, że oprogramowanie do modelowania ruchu posiadają funkcjonalności do symulowania ruchu pieszego i rowerowego, jednak sam ruch pieszy i rowerowy jest trudny do zamodelowania ze względu na ruch</p>

podróżach wszelkiego rodzaju pojazdami silnikowymi. Brak jest wystarczającej wiedzy na temat przemieszczeń pieszych i rowerowych. Aby narzędzia do modelowania ruchu odpowiadały obecnym standardom konieczne jest pozyskanie danych wsadowych w postaci kompleksowych badań ruchu oraz aktualizacja środowiska oprogramowania.”

SUMP:

Wnioskujemy o uzupełnienie opisu pakietu 5 na stronie 71:

Każdorazowo jednak przed podjęciem decyzji o rozbudowie układu drogowego konieczna jest analiza alternatywnych rozwiązań, np. rozwoju kolei oraz ocena realnych potrzeb odnośnie do przekroju nowych dróg. **Dzięki prowadzonym kompleksowym badaniom ruchu uwzględniającym ruch rowerowy i pieszy możliwa jest aktualizacja modeli transportowych miast w celu planowania rozwoju infrastruktury mobilności z uwzględnieniem środków mobilności aktywnej.**

W dłuższej perspektywie rozbudowa układu drogowego realizowana głównie pod kątem pojazdów spalinowych prowadzi do zwiększenia ruchu i ograniczenia jego płynności, a także zwiększenia szkodliwych emisji.”

rekreacyjny, losowość ruchu, wielkości rejonów komunikacyjnych czy długość podróży. Zasilanie modelu danymi z kompleksowych badań ruchu nie jest koniecznością, ale dobrą praktyką (można go zasilać także badaniami przeprowadzanymi pojedynczo - najważniejsze, żeby dane były aktualne i wiarygodne). W SUMP dodano fragment w zaproponowanym brzmieniu. Do fiszki dodano zapis zgodny z Planem Działania.

615.	5.1.10 Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu	SUMP: Sugerujemy usunięcie z dokumentu nazw własnych zespołów ze względu na potencjalne zmiany w nazewnictwie w długim terminie np. „Metropolitalny Zespół Badań Transportowych”.	Uwaga uwzględniona częściowo. Nazwa uzyskała akceptację podczas prac nad Strategią ZIT. Ze względu na Państwa sugestię przeformułowano zapisy dodając opis „komórka/zespół o przykładowej nazwie”. Nie wpływa to jednak na przyszłą sprawozdawczość,
------	---	--	---

			bo mogą Państwo zrealizować to zadanie nazywając zespół inaczej, a najważniejsze, żeby spełniał swoje funkcje, określone w SUMP OMGGS.
616.	działanie 1.2.1.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego OMGGS, z zastosowaniem TIP oraz uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością”.	Uwaga uwzględniona
617.	działanie 1.2.3.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru tramwajowego, trolejbusowego oraz autobusowego, w tym udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linie miejskie”.	Uwaga uwzględniona
618.	działanie 2.1.2.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie bezpieczeństwa, dostępności i funkcjonalności sieci pieszej i rowerowej oraz przeprowadzać właściwe modernizacje, budowy i rozbudowy sieci oraz wyposażanie jej w urządzenia ITS zgodnie z ich wynikami oraz innymi planami inwestycyjnymi przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego, zasad zapewniania dostępności (również dla OzN) oraz właściwych standardów ...”	Uwaga uwzględniona
619.	Priorytet III – Ruch zmotoryzowany	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „– Wyzwaniem dla OMGGS w zakresie ruchu zmotoryzowanego jest uspokajanie ruchu w centrach miast, ograniczenie samochodowego ruchu indywidualnego w centrach miast poprzez system węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych, uporządkowanie parkowania oraz dążenie do uspołnienienia polityki parkingowej na terenie całej metropolii oraz	Uwaga uwzględniona.

		zwiększenia efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City”.	
620.	Priorytet III – Ruch zmotoryzowany	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „Na obszarze OMGGS planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych oraz udrożnienie dojazdu do portu w Gdyni. W porozumieniu z zarządcami dróg należy wykorzystać otwarcie nowych tras do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienia funkcjonowania pojazdów komunikacji zbiorowej na drogach, które zostaną odciążone ruchem tranzytowym. Przy przeprowadzaniu badań ruchu, wykonywaniu prac studialnych i modelowaniu ruchu należy zwrócić uwagę na zmianę potoków ruchu ze względu na otwarcie realizowanych inwestycji <u>oraz</u> możliwości wykorzystania innych środków transportu. Należy dążyć do zwiększenia efektywności wykorzystania sieci drogowej oraz płynności ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego oraz rozwiązań zwiększających komfort i bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych, dzięki zastosowaniu rozwiązań ITS. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego.”.</p>	Uwaga uwzględniona.
621.	działanie 3.1.3.	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „analizować funkcjonowanie parkingów leżących poza strefami płatnego parkowania i porządkować parkowanie z wykorzystaniem ITS”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zapis aktualnie brzmi: “analizować funkcjonowanie parkingów leżących poza strefami płatnego parkowania i porządkować parkowanie</p>

			wykorzystując w tym celu również ITS”
622.	działanie 3.1.4.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „dążyć do rozbudowy systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego włączonego w ITS wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości”.	Uwaga uwzględniona
623.	działanie 3.2.1.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „dążyć do tego, żeby sieć drogowa w OMGGŚ miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne, w tym ITS , odpowiadały prędkościom, które można na nich rozwijać, m.in. uspokojenie ruchu na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu, pieszego, rowerowego lub o charakterze lokalnym”.	Uwaga uwzględniona w formie nowego działania 4.3.3.
624.	działanie 3.2.3.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „realizować kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym rozbudowy systemu TRISTAR , na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych”.	Uwaga uwzględniona w formie nowego działania 4.3.3.
625.	działanie 3.2.5.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „prowadzić modernizację układu drogowego wraz z rozbudową ITS z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności”.	Uwaga uwzględniona.
626.	działanie 3.2.6.	Wnioskujemy o rozszerzenie zapisu: „prowadzić procesy studyjno-koncepcyjne nowych dróg, m.in. w oparciu o kompleksowe badania ruchu i aktualizację modeli transportowych , z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności”.	Uwaga uwzględniona, dodano zapis w fiszkach stref miast rdzenia, ośrodków lokalnych, gmin należących do strefy wybrzeża, podmiejskiej A i B, miast okołordzeniowych.
627.	działanie 3.4.4	Wnioskujemy o usunięcie zapisu: „dostosowywać miejską infrastrukturę rowerową do funkcjonowania rowerów cargo” Trasy rowerowe w ramach Strategii Rowerowej dla Miasta Gdyni są	Uwaga nieuwzględniona. Precyzując - jako dostosowanie infrastruktury rozumiemy zapewnienie

		planowane dla wszystkich rowerów, nie przewiduje się specjalnego dostosowywania miejskiej infrastruktury rowerowej pod funkcjonowanie rowerów cargo”.	szerokości dróg dla rowerów min. 1,5 m oraz stosowanie pozostałych wytycznych określonych w aktualnej wersji WR-D-42-2. Dotyczy to zarówno dróg istniejących jak i projektowanych. Jeżeli istniejąca i projektowana infrastruktura rowerowa w Mieście Gdyni spełnia lub ma spełniać te kryteria, to już teraz wpisuje się w założenia SUMP OMGGS.
628.	działanie 5.1.7	Sugerujemy zmianę zapisu z: „w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego” na „w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami pojazdów współdzielonych w celu wypracowania ich funkcjonowania na terenie Metropolii”.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono nazwę zadania na “Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego”. Zmieniono także odpowiednio zapisy w Planie Działania i SUMP.
629.	Mapa	Oznaczono zgodnie z legendą trasę rowerową (z uwzględnieniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych) wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta. Niezbędne jest wyjaśnienie podstawy wytyczenia	Wyznaczanie tej trasy było kilkakrotnie dyskutowane w ramach tworzenia koncepcji. Ostatecznie uznano, że warto tę trasę zaproponować, gdyż pomimo wad jej przebiegu spowoduje ona istotne zagęszczenie sieci rowerowej na tym obszarze i umożliwi dogodnie skrócenie przejazdów rowerzystom w wielu relacjach. Ponadto trasy takie w wielu

takiej trasy na mapie.



przypadkach są łatwe i tanie w realizacji ze względu na możliwość wykorzystania już przemodelowanych pod budowę trasy ekspresowej gruntów oraz istniejących dróg serwisowych. Kwestia pozostawienia lub nie tej propozycji jest otwarta, jednak warto ją uwzględnić jako dobre uzupełnienie sieci.

630. Str. 2 Główne ustalenia planu

Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i **planowanej** w Gdyni i Sopocie jest zbyt niska, zbyt mało powiązana z transportem zbiorowym oraz w zbyt niskim stopniu odpowiadająca potrzebom realizacji dojazdów rowerem do miast rdzenia. Sieć Gdańska reprezentuje wyższy standard, jednak nadal należy ją zagęszczać. W rdzeniu w zbyt małej liczbie miejsc znajdują się również przejazdy rowerowe i przejścia/kładki/przepusty piesze umożliwiające przekraczanie istotnych szlaków transportowych co stanowi jeden z kluczowych problemów tych sieci. Drugim takim problemem jest niedobór połączeń równoległe do wybrzeża. Wnioskujemy o usunięcie

Uwaga uwzględniona.

		<p>"planowanej", Gmina Miasta Gdyni jest w trakcie opracowywania Strategii Rowerowej do 2030 r., planowany termin uchwalenia dokumentu – jesień 2023 r., w ramach dokumentu uwzględniona jest planowana sieć tras rowerowych obejmująca cały obszar Gdyni. Niezasadne jest pisanie w dokumencie strategicznym na poziomie metropolitalnym o zbyt niskiej planowanej sieci zarówno pieszej jak i rowerowej. Nie istnieją żadne przesłanki do wyciągania takich wniosków. Na jakiej podstawie zostały wyciągnięte wnioski?</p>	
631.	Str. 11	<p>Wnioskujemy o usunięcie szczegółowego opisu zadania „Przebudowa Placu Konstytucji”. W ramach innych zadań inwestycyjnych takie opisy nie występują.</p> <p>Sugerujemy skupienie w ramach fiszki na zadaniach <u>zgłoszonych do ZIT</u>, reszta zadań będzie realizowana zgodnie z miejskimi dokumentami strategicznymi. W związku z tym sugerujemy również usunięcie zdania „projekt przebudowy został zgłoszony do ZIT” – szczególnie, że występuje on jedynie w wybranych, losowych miejscach. Projekt przebudowy Placu Konstytucji również został zgłoszony do ZIT a taki komentarz przy opisie nie występuje.</p>	Uwaga uwzględniona.
632.	Str. 11	<p>Wnioskujemy o usunięcie założeń szczegółowych węzłów przesiadkowych tj. „Założono, że węzeł przesiadkowy powinien zapewniać minimum dobry dostęp pieszy, rowerowy (w tym parking rowerowy) oraz miejsca postojowe Kiss&Ride, a także miejsca postojowe dla samochodów w liczbie dostosowanej do lokalizacji węzła” – brak źródła takich ustaleń, w szczególności</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, węzeł przesiadkowy to: miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży</p>

„minimum dobrego dostępu pieszego”. Dlaczego ‘minimum dobrego’ i co to oznacza?

W nawiązaniu do uwag do projektu planu (uwaga 3) - W całym dokumencie należy uwzględnić ruch pieszego jako kluczowy element dotarcia do przystanków transportu zbiorowego oraz pierwszy, środkowy i ostatni etap każdej podróży (również w ruchu zmotoryzowanym).

infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. SUMP OMGGS to dokument, którego realizacja ma tworzyć warunki sprzyjające odbywania podróży w sposób najbardziej przyjazny dla środowiska, w tym pieszo i rowerem. Dlatego w opisie rekomendacji dotyczących węzłów wskazano przede wszystkim na zapewnienie dostępu pieszego i rowerowego, ale też, zgodnie z definicją, uwzględniono dotarcie do węzła samochodem. Określenie minimum odnosi się do całego opisu, nie tylko dostępu pieszego – dla jasności dodano dwukropek. Ruch pieszego został uwzględniony w kontekście wszystkich działań SUMP OMGGS w Obszarze priorytetowym II: Piesi i rowerzyści.

633. Str. 11

W przypadku tras rowerowych sugerujemy niewymienianie konkretnych inwestycji zgłoszonych do ZIT. Ponadto, Gmina Miasta Gdyni jest w trakcie przygotowywania Strategii

Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z przyjętym standardem opracowania SUMP

		<p>Rowerowej dla Miasta do 2030 r., w której w Planie Działań uwzględnione będą inwestycje na szczeblu lokalnym również propozycje zgłoszone do ZIT.</p>	<p>OMGGS w fiszce dla każdej gminy wskazane są przykładowe działania, realizujące konkretne cele SUMP OMGGS. Zgodnie z treścią uwagi wpisanie proponowanych działań do SUMP OMGGS pozostaje zgodne z inwestycjami zgłoszonymi przez Miasto do ZIT oraz ze Strategią Rowerową dla Miasta Gdynia. Wskazane w SUMP OMGGS inwestycje są działaniami przykładowymi i nie wyczerpują możliwości inwestycyjnych w ramach proponowanych w SUMP OMGGS działań.</p>
634. Str. 12		<p>W punkcie związanym z intensywnym rozwojem infrastruktury pieszej wnioskujemy o dodanie działań w postaci placów miejskich.</p> <p>W tym samym punkcie należy zamienić „budowa/modernizacja przejść dla pieszych, zwiększenie przestrzeni pieszej” na „wprowadzanie na szerszą skalę przestrzeni pieszych lub współdzielonych”.</p> <p>Ponadto intensywny rozwój infrastruktury pieszej i działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów dotyczy wszystkich węzłów przesiadkowych (w tym wymienionych w tekście Gdynia Główna i Gdynia Chylonia).</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zapis otrzymał brzmienie:</p> <p>“Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, takie jak m.in. budowa i modernizacja różnego rodzaju infrastruktury pieszej, w tym: nowe korytarze ruchu pieszego, wprowadzanie na szerszą skalę przestrzeni pieszych lub współdzielonych, zazielenianie, budowa/modernizacja placów miejskich, czy uwzględnianie elementów infrastruktury integrujących podróżowanie pieszo z transportem</p>

			<p>zbiorowym, szczególnie w obrębie kompleksowo przebudowywanych węzłów przesiadkowych, w tym węzłów Gdynia Główna i Gdynia Chylonia przebudowywanych w ramach inwestycji ZIT.”</p>
635.	Str. 12	<p>W obszarze intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej sugerujemy odstąpić od wymieniania konkretnych inwestycji rowerowych, tj usunąć: „budowę pasów rowerowych w ciągu ul. 10 Lutego od ul. Świętojańskiej do ul. Abrahama i w ciągu ul. Portowej, przebudowę ulic i skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu ogólnym na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej, Derdowskiego, Wójta Radtkego, Św. Wojciecha i na Placu Kaszubskim i Skwerze Kościuszki, budowę drogi rowerowej (i buspasa) w ciągu ul. Hutniczej oraz budowa i przebudowa infrastruktury rowerowej (m.in. drogi dla rowerów, pasy, kontrapasy, ciągi pieszo-rowerowe, parkingi rowerowe) w ramach kompleksowej przebudowy węzłów przesiadkowych Gdynia Główna i Gdynia Chylonia.”</p> <p>Równocześnie wnioskujemy o dodanie zapisu: „projekty realizowane w ramach ZIT, w ramach realizacji Strategii Rowerowej dla Gdyni do 2030 r. i innych miejskich dokumentów strategicznych”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W zakresie usunięcia przykładowych inwestycji realizujących dane działanie SUMP OMGGG odpowiedź na uwagę jest analogiczna jak w przypadku uwagi nr 74. Dodano proponowany zapis.</p> <p>Zmieniona treść punktu, do którego odnosi się uwaga:</p> <p>Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym ciągów pieszo-rowerowych (działania: 1.1.2, 1.3.1.), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów. Ich przykładem są choćby projekty planowane w ramach ZIT (zakładające m.in. budowę pasów rowerowych w ciągu ul. 10 Lutego od ul. Świętojańskiej do ul.</p>

			Abrahama (...), w ramach realizacji Strategii Rowerowej dla Gdyni do 2030 r. i innych miejskich dokumentów strategicznych.
636.	Uwagi ogólne dotyczące wytycznych inwestycyjnych	W dalszym ciągu wnioskujemy o położenie większego nacisku na współpracę pomiędzy różnymi interesariuszami, interdyscyplinarne podejście i kontakt jednostek miejskich i biznesu.	Uwaga nieuwzględniona. W obecnej formie fiszki w niemal trzydziestokrotnie wspominana jest konieczność współpracy samorządów, zarówno wzajemnej, z biznesem, zarządcami dróg i kolei, uczelniami wyższymi oraz w ramach obszaru metropolitalnego. W opinii Wykonawcy położenie nacisku na współpracę jest wystarczające.
637.	Uwagi ogólne dotyczące wytycznych inwestycyjnych	Zauważalna jest różnica poziomu szczegółowości poszczególnych wytycznych. Konkretnie przykłady działań gdyńskich występują jedynie w niektórych punktach.	Uwaga ma charakter opinii. Szczegółowość wytycznych i przykładowych inwestycji realizujących wytyczne dostosowana jest do charakteru poszczególnych działań oraz stopnia szczegółowości pozyskanych informacji.
638.	Uwagi ogólne dotyczące wytycznych inwestycyjnych	Sugerujemy wyłączenie założeń szczegółowych z fiszki miejskiej na poziomie dokumentu metropolitalnego. Ponadto szczegółowość jest stosowana wybiórczo, bez widocznego klucza	Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowość wytycznych i przykładowych inwestycji realizujących wytyczne dostosowana jest do charakteru poszczególnych działań oraz stopnia szczegółowości pozyskanych informacji.

			<p>Zgodnie z przyjętym standardem opracowania SUMP OMGGs w fiszce dla każdej gminy wskazane są przykładowe działania, realizujące konkretne cele SUMP OMGGs.</p> <p>Wskazane działania na poziomie miejskim wpisują się w działania metropolitalne SUMP OMGGs.</p>
639.		<p>Spis treści SUMP i załączników powinien być bardziej szczegółowy, tak aby zawierał odnośniki do poszczególnych pakietów, celów operacyjnych i działań. Zwiększy to dostępność dokumentów ułatwiając poruszanie się po nich szczególnie osobom korzystającym z czytników ekranowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
640.		<p>Działania wskazane w projekcie planu SUMP OMGGs w ramach poszczególnych celów operacyjnych <u>nie obejmują rozwoju systemów ITS.</u></p> <p>W ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) dla projektu pn.: „Rozwój systemu ITS i infrastruktury zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni” zamierzamy pozyskać środki umożliwiające realizację inwestycji dotyczących m.in.: rozwoju usług ITS (poprzez: budowę budynku Miejskiego Centrum Zarządzania Mobilnością, wyposażenie budynku, w tym w nowoczesną infrastrukturę serwerową z oprogramowaniem, systemy łączności światłowodowej i radiowej, instalację nowoczesnych systemów detekcji pieszych i rowerzystów, rozbudowę systemu informacji dla kierowców, rozbudowę systemu kamer rozpoznających numery rejestracyjne i kamer systemu monitoringu, rozbudowę systemu</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano nowe zadanie 4.3.3. Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych</p>

informacji parkingowej, rozwój systemu otwartych danych, rozbudowę obszarową systemu sterowania ruchem, wykonanie Kompleksowych Badań Ruchu oraz aktualizacji modelu transportowego Gdyni), budowy tablic informacji pasażerskiej zintegrowanych z systemem TRISTAR, budowy systemu cyfrowej łączności radiowej z pojazdami transportu zbiorowego.

Prosimy o rozszerzenie wybranych działań planu SUMP OMGGS zgodnie z wyżej opisanymi uwagami do działań. Jeżeli uznają Państwo, iż proponowane przez nas rozszerzenie zakresu wybranych działań nie jest możliwe, prosimy o wprowadzenie do planu nowego działania dotyczącego usług ITS. W planie SUMP OMGGS, a tym samym w indywidualnej fiszce dla miasta Gdyni (w kolumnie: „Główne ustalenia planu”) powinny znaleźć się odpowiednie zapisy dotyczące rozwoju szeregu usług ITS poprawiających płynność i bezpieczeństwo przemieszczania się ulicami metropolii.

641.

Plan strategiczny wieloletni nie powinien zawierać rozwiązań, które za kilka lat mogą już być nieaktualne (mogą istnieć inne, bardziej zaawansowane, dogodne rozwiązania) – dokument nie powinien się zamykać na takie opcje.

Uwaga ma charakter opinii.
SUMP OMGGS w perspektywie do 2030 roku określa cele operacyjne, które realizują cele strategiczne w poszczególnych obszarach priorytetowych. Przypisane celom operacyjnym działania, przewidziane do realizacji w najbliższych latach, proponują konkretne rozwiązania, jednak w wielu przypadkach zapisy sformułowane są tak, aby była możliwość ich modyfikacji, przy

			założeniu, że wciąż zostanie zrealizowany cel operacyjny i cele strategiczne.
642.	W całym dokumencie należy uwzględnić ruch pieszy jako kluczowy element dotarcia do przystanków transportu zbiorowego oraz pierwszy, środkowy i ostatni etap każdej podróży (również w ruchu zmotoryzowanym) + dodanie ikonki pieszego (analogicznie do roweru).		Uwaga uwzględniona. Cele i działania związane z ruchem pieszym zostały uwzględnione w obszarze priorytetowym nr II Piesi i rowerzyści, a także w poszczególnych działaniach innych obszarów, np. dotyczących rozbudowy systemu węzłów przesiadkowych. Działania związane z ruchem pieszym na styku innych sposobów przemieszczania się zostały w pełni ujęte w działaniach numer 2.1.1. i 2.1.2. Ikona pieszego została dodana.
643.	Konsultacje społeczne nie powinny dotyczyć rzeczy oczywistych, zgodnych ze standardami, takich jak np. zadaszona wiata przystankowa, bezpieczne dojście do przystanku, chodniki.		Uwaga ma charakter opinii. W proponowanych działaniach przeprowadzenie konsultacji społecznych wpisywane jest jako opcjonalne, a od jednostki realizującej dany projekt będzie zależało podjęcie decyzji o przeprowadzeniu konsultacji lub nie, zależnie od potrzeb.
644.	Zgodnie ze wskazaniem eksperta do spraw dostępności (Miasto Gdynia) należy włączać dostępność osób o ograniczonej mobilności w każde działanie, na każdym etapie projektowania a nie jako osobny		Uwaga uwzględniona częściowo. W dokumencie w odniesieniu do węzłów przesiadkowych i ich

obszar (przykład działanie 2.2.1 SUMP).

elementów składowych pozostawiono osobne działanie oraz wytyczne dotyczące uwzględnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami w celu podkreślenia istotności dostosowania węzłów przesiadkowych (jako jednego z kluczowych elementów funkcjonowania metropolitalnego systemu transportu zbiorowego) i ich elementów składowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Ponadto w Głównym dokumencie planu oraz Planie działania dodano informację o treści:
Wszystkie działania opisane w SUMP OMGGS powinny zostać wdrożone zgodnie z ideą projektowania uniwersalnego. Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług, i nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób z niepełnosprawnościami. Wszystkie proponowane w SUMP OMGGS działania powinny być

			<p>realizowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Użyteczność dla osób o różnej sprawności. -Elastyczność w użytkowaniu. -Proste i intuicyjne użytkowanie. -Czytelna informacja. -Tolerancja na błędy. -Wygodne użytkowanie bez wysiłku. -Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania.
645.	<p>Sugerujemy, by do konkretnych obszarów tematycznych zachęcać gminy do opracowywania szczegółowych dokumentów strategicznych, które będą uszczegóławiały i rozwijały SUMP OMGGS i miejskiego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Ruch zmotoryzowany indywidualny wraz z polityką parkingową 1.2. Transport zbiorowy 1.3. Ruch rowerowy 1.4. Ruch pieszy <p>Logistyka miejska (SULP)</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Działanie 5.4.1. rozszerzono o zapis: Dokument powinien uwzględniać różne obszary tematyczne: indywidualny ruch zmotoryzowany (w tym polityka parkingowa), transport zbiorowy, ruch rowerowy, ruchu pieszy, logistyka – możliwe jest opracowanie osobnych dokumentów sektorowych uszczegóławiających wskazania studium/strategii.</p>	
646.	<p>Sugerujemy położenie większego nacisku na współpracę pomiędzy różnymi interesariuszami, interdyscyplinarne podejście i kontakt jednostek miejskich i biznesu.</p>	<p>Uwaga odrzucona.</p> <p>W obecnej formie fiszki niemal trzydziestokrotnie wspomniana jest konieczność współpracy samorządów, zarówno wzajemnej, z biznesem, zarządcami dróg i kolei, uczelniami wyższymi oraz w ramach obszaru metropolitalnego.</p>	

			W opinii Wykonawcy położenie nacisku na współpracę jest wystarczające.
647.		W związku z rozwojem usług w Gdyni i problemów wykorzystania infrastruktury drogowej powodującej konflikty między poszczególnymi uczestnikami ruchu, negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakość przestrzeni publicznej należy zwiększać liczbę dedykowanych miejsc dostaw.	Zapisy tego typu istnieją już w Planie pod postacią działania 3.4.1. "Wyznaczenie miejsc parkingowych dedykowanych dla dostawców", które jest szczegółowo opisane w fiskkach.
648.		Wytyczanie miejsc dostaw nie powinno być wprowadzane na chodnikach ani powodować utrudnień dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego. W celu ograniczenia kosztów, najlepszym rozwiązaniem jest wyznaczenie miejsc dostaw w istniejącej infrastrukturze drogowej, z zatoki parkingowej.	Zapisy tego typu istnieją już w Planie pod postacią działania 3.4.1. "Wyznaczenie miejsc parkingowych dedykowanych dla dostawców", które jest szczegółowo opisane w fiskkach.
649.		Należy przeprowadzać regularną ewaluację dedykowanych miejsc dostaw w Śródmieściu.	Zapisy tego typu istnieją już w Planie pod postacią działania 3.4.1. "Wyznaczenie miejsc parkingowych dedykowanych dla dostawców", które jest szczegółowo opisane w fiskkach.
650.		Wytyczanie miejsc dostaw powinno być przeprowadzone w oparciu o analizy i konsultacje z interesariuszami, w tym również z mieszkańcami poszczególnych obszarów, na których planowane jest ich wdrożenie, tak jak miało to miejsce w projekcie unijnym Freight Tails realizowanym przez Miasto Gdynia.	Zapisy tego typu istnieją już w Planie pod postacią działania 3.4.1. "Wyznaczenie miejsc parkingowych dedykowanych dla dostawców", które jest szczegółowo opisane w fiskkach.
651.		Obserwacje z różnych placówek oświatowych na terenie Gdyni wskazują również na konieczność analizy i zasadność wytyczania miejsc Kiss&Ride. W wielu	Uwaga uwzględniona. Zmiękczone zapis dodając frazę w miarę potrzeb - "poprzez wyznaczanie w miarę

		przypadkach ich lokalizacja nie spełnia zakładanej roli (rodzice parkują i wysiadają z samochodu, aby odprowadzić dziecko do szkoły, a tam, często jeszcze pomóc się przebrać). Ponadto, parkingi te są nierzadko traktowane jako standardowe miejsca parkingowe i są zajęte przez cały czas pracy szkoły.	potrzeb parkingów Kiss&Ride (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i edukacją rodziców oraz młodzieży.”
652.		Zasady wytyczania parkingów Kiss&Ride przy placówkach oświatowych powinny być ustandaryzowane i uwzględniać ich liczbę, odległość do wejścia i czas postoju.	Uwaga uwzględniona - dodano zapis.
653.	1.1.1	W punkcie e) działaniach na rzecz modernizacji dworców kolejowych wnioskuje się o dopisanie ‘wraz z obszarami przyległymi – jako węzły komunikacyjne’ i dodać węzeł integracyjny Gdynia Główna PKP. – częściowo uwzględniono.	Uwaga uwzględniona.
654.	1.2.1	W opisie sposobu realizacji działania proponuje się nową nazwę a) Poprawa istniejących standardów przystankowych oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii opartych na równomiernych odstępach czasu – nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona. Tekst przyjął formę: Utrzymanie, a w razie potrzeby poprawa istniejących standardów przystankowych oraz rozkładów jazdy, opartych na równomiernych odstępach między kolejnymi kursami. Dodatkowo działania postulowane w uwadze są realizowane przez działanie 1.2.2.
655.	1.2.1	We wskaźnikach należy dopisać zieleni jako element podstawowego wyposażenia przystanków na terenie OMGGS. – nie uwzględniono.	Uwaga nieuwzględniona. Wskaźnik powinien być mierzalny. W przypadku zieleni nie jesteśmy w stanie znaleźć odpowiedniej miary, która niosłaby za sobą istotną informację oraz dawałby możliwość policzenia wartości początkowej, bazując na

			danych, którymi dysponujemy, a także była możliwa do zastosowania na wszystkich przystankach, często lokalizowanych w ograniczonej przestrzeni miejskiej.
656.	1.2.2	W działaniu należy uwzględnić nie tylko planowanie lokalizacji nowych przystanków, ale również dostępność usługi na nowych przystankach – zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania, reorganizacja schematu linii. – nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona. Punkt d działania 1.2.2. zyskał brzmienie: d) Kontynuacja działań mających na celu optymalizację przebiegu linii komunikacyjnych oraz częstotliwości ich kursowania w ten sposób, aby dążyć do poprawy jakości oferty, nie podnosząc kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego.
657.	1.2.2	miejsc przecięcia głównych ciągów pieszych – niezrozumiałe. – nie uwzględniono.	Uwaga ma charakter opinii. Główne ciągi piesze oznaczają najczęściej użytkowane drogi piesze. Uwzględnienie ich przebiegu w lokalizacji przystanków transportu zbiorowego będzie ułatwiało korzystanie z tego środka transportu.
658.	1.3.1	W opisie działania należy uwzględnić, że budowa przejść podziemnych dla pieszych dotyczy wyłącznie kolejowych węzłów integracyjnych. – częściowo uwzględnione	Uwaga uwzględniona.
659.	1.3.1	W opisie działania należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe (przynajmniej z 3 stron), punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu	Uwaga uwzględniona (w Planie Działania): W wyposażeniu węzłów przesiadkowych należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe oraz punkty ładowania pojazdów

		uniknięcia efektu wyspy ciepła. Należy dążyć do integracji z przystankiem lub pętlą transportu zbiorowego. - częściowo uwzględnione.	elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu uniknięcia efektu wyspy ciepła.
660.	1.3.1	<p>W opisie działania proponuje się zmiany we wszystkich punktach opisu sposobu realizacji działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> konsultacje społeczne powinny dotyczyć analizy <u>potrzeb mieszkańców w zakresie funkcjonalności, identyfikacji problemów.</u> <p>Aktualna wersja dokumentu zawiera konsultacje społ. w zakresie konkretnych rozwiązań, tj. m.in. schowki, rowerownie, parkingi rowerowe.</p> <p>Konkretne rozwiązania powinny zostać zaproponowane na kolejnym etapie, dopiero na podstawie analizy potrzeb mieszkańców.</p> <p>W związku z tym proponuje się usunięcie części konsultacji i audytów. - częściowo uwzględnione.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie punktu b: Zapewnienie bezpiecznych i wygodnych odcinków i elementów transportu rowerowego i pieszego na obszarze węzłów integracyjnych (WI) oraz przystanków zintegrowanych (PI), wraz z (w razie potrzeby) konsultacjami społecznymi i audytem potrzeb w zakresie funkcjonalności węzłów. W ramach konsultacji należy również uzyskać informacje na temat funkcjonalności węzłów z punktu widzenia pieszych i rowerzystów oraz zidentyfikować istniejące problemy i zebrać propozycję ich rozwiązania. Realizacja rozbudowy, wyposażenia itp. zgodnie z ustalonym w trakcie konsultacji zapotrzebowaniem.</p>
661.	1.4.1	Ze względu na innowacyjność rozwiązania należy uwzględnić wykonanie analizy zasadności przed potencjalnym wdrażaniem lub rozszerzaniem usługi. Należy również rozważyć w ramach analiz wykorzystanie tramwaju wodnego jako całoroczny środek transportu dla mieszkańców. - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona. Niniejszy Plan zakłada aktualizację i rozszerzenie analiz przeprowadzonych na rzecz PBPR, dotyczących zasadności uruchomienia tramwaju wodnego, co opisano szczegółowo w fischkach pod działaniem 1.4.1.

662. 2.1.1		<p>Dot. a) Konsultacje społeczne nie powinny dotyczyć rzeczy oczywistych, tj. bezpiecznego dojścia do przystanków, nowych odcinków infrastruktury pieszej. W takich przypadkach rekomenduje się pozostawienie audytu infrastruktury. - częściowo uwzględnione.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. W opisie działania zawarto stwierdzenie "w zależności od potrzeb konsultacje społeczne". Tak miękki zapis nie obliuguje do ich wykonywania w odniesieniu do każdego elementu infrastruktury. Niemniej można domniemywać, że w wielu przypadkach takie konsultacje mogą przynieść wiele korzyści w postaci m.in. rzeczywistego zapotrzebowania na taką infrastrukturę, jej szczegółowej charakterystyki czy harmonogramu realizacji w zależności od poziomu istotności danego miejsca w opinii okolicznych mieszkańców.</p>
663. 2.1.1		<p>Dot. b) Należy stosować standardy projektowania ulic (wypracowane dotychczas przez kilka miast OMGGS), które regulują możliwe do zastosowania rozwiązania, np. tam, gdzie to możliwe i charakter ulicy jest uspokojony, rekomenduje się wprowadzanie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym lub uprzywilejowanie ruchu rowerowego w stosunku do ruchu samochodowego pasami wydzielonymi w jezdni, nie kosztem chodnika lub zieleni.</p> <p>Miejskie standardy projektowania są dostosowane do lokalnych uwarunkowań.</p> <p>Wyniki konsultacji społecznych nie mogą być sprzeczne ze standardami i celami strategicznymi miasta.</p> <p>Konsultacje społeczne powinny dotyczyć określenia potrzeby, identyfikacji problemów – np.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wszystkie kwestie poruszone w uwadze zostały ujęte w ppkt. c) omawianego działania.</p> <p>Zapis dot. konsultacji społecznych nie neguje stosowania standardów. Dotyczy on jednak całego obszaru OMGGS, a nie tylko miast, które takie standardy posiadających.</p> <p>W zapisie kluczowym było podkreślenie konieczności przeanalizowania jakie rozwiązania będą najbardziej optymalne do zastosowania</p>

		<p>priorytetyzacji odcinków a nie wypracowywania rozwiązań. - częściowo uwzględnione.</p>	<p>szczególnie właśnie poza głównymi miastami – tam, gdzie takich standardów nie ma i gdzie budowa wysokiej jakości wydzielonych DDR mogłaby być nieracjonalna, ale gdzie warto zastosować bliżej niesprecyzowane rozwiązania dla rowerzystów, lecz należy jeszcze się zastanowić jaki typ infrastruktury będzie najlepiej dopasowany.</p>
664.	2.1.2	<p>Proponuje się zmianę zadania na „Wprowadzenie elementów poprawiających bezpieczeństwo, funkcjonalność i dostępność sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymagań”. Audyt nie powinien być celem samym w sobie a etapem opisu realizacji działania. - częściowo uwzględnione.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Działanie w nazwie nie posiada pojęcia “audyt”. Nazwa brzmi: “Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów”. Audyty są wpisane jedynie w opisie, właśnie jako etapy działania.</p>
665.	2.1.2	<p>Sugeruje się określanie przede wszystkim potrzeb mieszkańców i zwiększanie świadomości. - częściowo uwzględnione.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano zapis o identyfikacji potrzeb mieszkańców w działaniu 2.1.2. Potrzeby mieszkańców będą określane właśnie dzięki stosowanym audytom i konsultacjom. Podnoszenie świadomości zostało uwzględnione w działaniach dotyczących promocji w priorytecie nr IV.</p>

666.	2.1.2	Dot. d) należy dopisać „Budowa i modernizacja odcinków (...)”.	Uwaga uwzględniona.
667.	2.1.2	Sugeruje się zmianę wskaźnika na „Liczba obiektów infrastruktury punktowej dla których zwiększono poziom bezpieczeństwa”.	Uwaga nieuwzględniona. Liczba i treść wskaźników zostały urealnione do możliwości członków OMGS w zakresie dostępu do danych i ich integracji. Wskaźniki zostały przypisane do pakietów działań, a nie indywidualnie do każdego z działań. Dla zaproponowanego wskaźnika nie będzie możliwe obliczenie wartości bazowej, aby było wykonalne monitorowanie postępów prac. Przy obecnym poziomie zbierania i integracji danych obliczanie wartości wskaźnika dla kolejnych lat również byłoby utrudnione.
668.	2.1.3	Rekomenduje się połączenie punktów a i b i usunięcie bezwzględne punktu c.	Uwaga uwzględniona częściowo. Usunięto ppkt. c. Punkty a) i b) pozostawiono osobno, aby podkreślić konieczność uwzględnienia potrzeb OzN ze względu na liczne uwagi podkreślające wagę tej tematyki.
669.	2.2.1	Należy zintegrować działanie 2.2.2 z 2.1.1.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na złożoność i istotność obu tych zagadnień zostały one potraktowane osobno.
670.	2.2.2	Sugeruje się znaczne zmniejszenie zakresu integracji (do taryfowej). Integracja przestrzenna jest niezrozumiała a techniczna jest	Uwaga nieuwzględniona.

		<p>niewykonalna ze względu na ograniczenia budżetowe związane z rozwojem transportu zbiorowego. Priorytet stanowi sprawny i efektywny przewóz pasażerów. – nie uwzględniono.</p>	<p>Integracja przestrzenna oznacza takie projektowanie węzłów przesiadkowych (przystanków itp.), aby rowerzysta mógł wygodnie wprowadzić rower (UTO itp.) na pokład pojazdu. Kwestia techniczna zaś musi zostać uwzględniona jako istotny aspekt integracji. Umożliwienie taryfowe przewozu rowerów na nic się nie zda, jeżeli fizycznie (technicznie) nie będzie on możliwy.</p>
671.	2.3.2	<p>Przeszkodą w realizacji działania może być wysoka liczba operatorów prywatnych hulajnóg elektrycznych i możliwości techniczne operatorów związane z wdrożeniem rozwiązań integracji z transportem publicznym.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Dążenie do kreowania oferty transportu zbiorowego jako usługi oraz z poziomu użytkownika jest kluczowym elementem zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Działanie jest ambitne, ale nie niemożliwe. Dlatego też perspektywa jego realizacji została założona jako rok 2030 – za 6 lat.</p>
672.	2.3.1	<p>Należy uwzględnić możliwość zmiany modelu biznesowego dla rowerów współdzielonych w przyszłości, np. miasto jako regulator, nie inwestor. Należy rozważyć inne modele finansujące usługę, które zmieniają funkcję miasta, np. na regulatora. – nie uwzględniono.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W opisie działania nie precyzowano, kto powinien pełnić jaką rolę i jakie modele biznesowe należy przyjmować. Dopuszczono wszelkie dostępne rozwiązania w celu zapewnienia maksymalnej elastyczności wyboru i możliwości</p>

			dopasowania rozwiązań na poszczególnych obszarach zgodnie ze zidentyfikowanym rzeczywistym zapotrzebowaniem i charakterystyką obszaru.
673.	2.3.1	Nazwa działania sugeruje niezmienną rolę miasta w ciągu całego okresu obowiązywania SUMPu, co może mieć negatywne efekty ekonomiczne i ograniczać możliwości rozwoju usług współdzielonych.	Uwaga uwzględniona. Nazwa działania zmieniona na: Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych. Działanie nie odnosi się jedynie do tzw. "rowerów miejskich".
674.	2.3.2	Działanie jest zasadne do realizacji po stronie prywatnej. Miasto jako regulator i dostawca danych otwartych do wykorzystania dla biznesu. Zadanie powinno polegać na wypracowaniu efektywnego modelu biznesowego. – nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dodano ppkt f) o treści: "e) Wypracowanie modelu współpracy pomiędzy podmiotami publicznymi i prywatnymi w zakresie integracji tego typu systemów." Takie działania integracyjne jak najbardziej mogą dotyczyć też podmiotów publicznych, np. przy integracji dwóch systemów z różnych obszarów, zarządzanych przez miasto.
675.	2.3.2	Wskaźniki należy zaktualizować zgodnie z nowym opisem działania.	Uwaga uwzględniona.
676.	3.1.1	Niezrozumiały punkt d) adekwatność do aktualnych potrzeb. Tworzenie polityki parkingowej powinno być zgodne z celami strategicznymi Strategii miast rdzenia. – częściowo uwzględnione.	Dodano ten zapis ze względu na zmienność potrzeb w czasie. W trakcie realizacji niniejszego opracowania wypracowano szereg sugestii, działań, zaleceń adekwatnych do obecnych warunków i zgodnych z obecnymi

badaniami na temat strategii zarządzania systemami parkingowymi. Jednak w miarę upływu czasu i tym samym zmian uwarunkowań i kształtu jednostek osadniczych oraz ich charakterystyki mogą być potrzebne również zmiany w zapisach Polityki. Zapis uwzględnia fakt zmieniającego się w czasie całego organizmu OMGGS oraz bierze pod uwagę różnorodność względem siebie poszczególnych stref/gmin. Wypracowana polityka może się zdezaktualizować w założonym horyzoncie czasowym, jeżeli zmianom ulegną funkcje wybranych obszarów lub nastąpi istotny postęp technologii czy rozwój idei zrównoważonej mobilności. Wtedy stosowanie przyjętej polityki w niezmienionej formie może zaburzać logikę działań i faktycznie zrównoważony rozwój w wybranych lokalizacjach.

677.	3.1.2	Co oznacza pkt. b – niezrozumiały.	Oznacza wykonanie analizy funkcjonowania istniejących SPP w porównaniu z tym, jakie obecnie są potrzeby parkingowe, zalecenia względem ograniczania parkowania, rzeczywiste
------	-------	------------------------------------	---

			wykorzystanie i kontrola parkowania itd.
678.	3.1.2	Dot. b) Rekomenduje się zmianę zapisu „Analiza istniejących SPP w celu uspoźnienia zasad ich funkcjonowania” - nie uwzględniono.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono zapis na: "Analiza istniejących SPP w celu uspoźnienia zasad ich funkcjonowania oraz dopasowania do rzeczywistych potrzeb i zaleceń."
679.	3.1.2	Rekomenduje się dodanie punktu „Zwiększanie świadomości w zakresie zarządzania parkowaniem, kosztów i korzyści dla mieszkańców”. - nie uwzględniono.	Uwaga częściowo uwzględniona. Tego typu działania rekomenduje się w zadaniach z zakresu promocji, cyfryzacji i edukacji w ramach upowszechniania wiedzy na temat zrównoważonej mobilności i wszelkich aspektów tej tematyki. Sugerowany punkt dodano w działaniu 4.1.1. z zakresu promocji w formie rozszerzenia treści ppkt. a) o "oraz szkodliwość funkcjonowania niewłaściwej polityki parkingowej (zwiększanie świadomości w zakresie zarządzania parkowaniem, kosztów i korzyści dla mieszkańców)."
680.	3.1.2	Punkt c) jest niezrozumiały w zakresie opisu i celu. Pomijana jest ekspercka wiedza urzędników oraz wyniki analiz parkingowych, np. zajętości, rotacji. - częściowo uwzględniono.	Uwaga uwzględniona: Rozszerzono ppkt. c)
681.	3.1.2	Należy dodać punkt f) wykorzystanie nowych technologii do bieżącego monitorowania	Uwaga uwzględniona. Rozszerzono ppkt. e)

		zajętości miejsc w celu ich optymalizacji. - nie uwzględniono.	
682.	3.1.2	Rekomenduje się usunięcie pkt. e) – punkt zawiera się w innych ww. - nie uwzględniono.	Uwaga nieuwzględniona. Wcześniej punktu dotyczą wykonania danych działań w najbliższej przyszłości. Punkt e (aktualnie f) oznacza konieczność ponawiania tych audytów w dalszej przyszłości, aby móc reagować na zmieniającą się sytuację.
683.	3.1.3	Rekomenduje się zmianę zapisu działania i rozdzielenie działań na: „Rozbudowa systemu parkingów buforowych” i „Przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu”. - częściowo uwzględnione.	Uwaga uwzględniona.
684.	3.1.3	dot. c) zważając na charakter parkingów buforowych, z kim planuje się przeprowadzanie konsultacji społecznych.	Z mieszkańcami, osobami dojeżdżającymi do ośrodków, itp. w kwestii sugestii lokalizacji, zapotrzebowania na wyposażenie itp. Z OzN w kwestii projektu i wyposażenia pod kątem tej grupy społecznej. W działaniu nie wpisano obowiązku przeprowadzenia konsultacji społecznych.
685.	3.1.3	Należy uwzględnić podział na parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia i parkingi buforowe na obrzeżach miasta (parkingi Park&Ride). Parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia są zlokalizowane na tyle blisko centrum miasta, że umożliwiają dalszą podróż pieszo, rowerem, hulajnogą lub innym, zrównoważonym środkiem transportu w ramach tzw. „ostatniej mili”. Dot. pkt e) Parkingi buforowe będące w odległości 1,5-3 km od	Uwaga nieuwzględniona. Nie jest rekomendowane lokalizowanie parkingów w centrach miast. Przeczą one idei wyprowadzania ruchu poza centra i przekierowywania go na transport zbiorowy / rowerowy/pieszy. Udostępnienie parkingu w takiej lokalizacji może spowodować

		Śródmieścia miasta powinny znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego. - nie uwzględniono.	zwiększenie natężenia ruchu drogowego w relacji do/z parkingu względem istniejących natężeń. Wszystkie parkingi buforowe, aby ich realizacja miała sens, muszą być powiązane z transportem zbiorowym, więc muszą być zlokalizowane przy przystankach transportu zbiorowego.
686.	3.1.3	Należy uwzględnić parkingi buforowe na obrzeżach Śródmieścia. - nie uwzględniono.	Uwaga nieuwzględniona. Odpowiedź analogiczna jak dla uwagi nr 126.
687.	3.1.3	Należy dodać pkt i) Analiza sposobu wprowadzenia opłat dla korzystających z parkingów buforowych. Istotna jest tu analiza otoczenia pod względem bezpłatnych, komercyjnych parkingów, które mogą spowodować brak zwrotu inwestycji lub niskie zainteresowanie. - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
688.	3.1.3	Należy dodać pkt j) Współpraca miast z sektorem prywatnym w celu budowy i promocji parkingów buforowych - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
689.	3.1.3	Należy dodać pkt. k) Elementem parkingów na obrzeżach Śródmieścia i miasta powinna być infrastruktura rowerowa i logistyczna, która może stanowić fundament tworzenia mikrohubu przeładunkowego na pojazdy niskoemisyjne, w tym rowery towarowe. - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis: "Elementem parkingów na obrzeżach miast powinna być infrastruktura rowerowa i logistyczna, która może stanowić fundament tworzenia mikrohubu przeładunkowego na pojazdy niskoemisyjne,

			w tym rowery towarowe.”
690.	3.1.3	Należy dodać pkt. h) III) zapewnienie odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego. - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona w działaniu 3.1.4, które powstało po podzieleniu działania 3.1.3 zgodnie z wcześniejszymi uwagami.
691.	3.2.1	Należy dodać w punkcie a) III Geometrią i zagospodarowaniem przestrzeni należy dążyć do spowolnienia ruchu pojazdów - nie uwzględniono.	Uwag uwzględniona “III) Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30, gdzie ograniczona zostanie liczba niepotrzebnych znaków drogowych, których natłok sprawia, że całość systemu staje się nieczytelna, a ponadto pogarsza on estetykę miasta. Bedą także wprowadzone inżynieryjne środki uspokajania ruchu, jak np. wyniesione przejścia dla pieszych czy wyniesiona tarcza skrzyżowania, zmieniana będzie geometria i zagospodarowanie przestrzeni”
692.	3.2.3	Rekomenduje się zmianę nazwy działania na „Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego” – częściowo uwzględniono.	Uwaga ma charakter opinii. Nazwa zadania “Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” bardziej oddaje charakter zadania niż “Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego” pod którym mogą się kryć inne

			działania związane z BRD, np. zawężanie przekroi ulic. Dodatkowo działanie powinno określać czynność, a nie jej efekt (cel).
693.	3.2.3	Sugeruje się zmianę zapisu punktu c) ze względu na konieczność współpracy wielu interesariuszy przy analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego na „Konsultacje różnych grup interesariuszy – m.in. ekspertów ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania, utrzymania dróg, służby miejskie, Rady Dzielnicy, Dyrektorzy szkół” - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis do działania "Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków".
694.	3.2.5	Działanie 3.2.5 zawiera się w innych działaniach.	Uwaga ma charakter opinii. Należy zaznaczyć, że poszczególne działania mogą się przenikać pomiędzy sobą. Działanie 3.2.5. podkreśla kompleksowe przeprowadzanie inwestycji w infrastrukturę drogową.
695.	3.3.1	Należy dodać zapis „Wypracowanie wspólnie z mieszkańcami, poprzez konsultacje i uwzględniając zgłaszane opinie interesariuszy odpowiedni i możliwy do realizacji scenariusz wdrożenia SCT” - nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona.
696.	3.3.1	Nazwa działania stoi w sprzeczności z opisem sposobu realizacji działania. Opis działania uwzględnia możliwość utworzenia lub zaniechania tworzenia strefy w zależności od analiz. W działaniu występuje wprowadzanie Stref Czystego Transportu. – nie uwzględniono.	Uwaga uwzględniona.
697.	SUMP, Fiszka dla miasta Gdyni str. 3, Działanie 1.1	Wnosimy o sprecyzowanie przykładu występujących problemów z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb oraz	Uwaga uwzględniona. Dodano odpowiedni fragment.

		<p>zamianę przykładu gdańskiego na gdyński w zakresie przepustowości:</p> <p>„Istotne znaczenie mają także kolejowe połączenia zewnętrzne rdzenia – zarówno te wiodące do pozostałych stref w obrębie OMGGS, jak i dalej, mające charakter tras dalekobieżnych. Również i w ich przypadku występują problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów (np. ograniczone połączenia bezpośrednie z Gdyni w kierunku Żukowa, Kościerzyny przez Gdańsk Osową, na rzecz trasy okrężnej przez Gdańsk Wrzeszcz), niewystarczającą przepustowością kluczowych odcinków linii kolejowych (np. brak dodatkowych torów na odcinku Gdańsk Główny – Tczew brak dodatkowych torów oraz sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 201) i ich parametrami technicznymi (np. linii kolejowej nr 201), czy standardem taboru. Wszystko to obniża efektywność systemu kolejowego w rdzeniu i w całym Obszarze Metropolitalnym”.</p>	
698.	SUMP, Plan działania Str. 17 pkt. 1.1,	<p>Wnosimy o dodanie działania wynikającego wprost z opisu w części Fiszka dla miasta Gdyni, str. 3, akapit nr 3</p> <p>VI) Działanie na rzecz dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 – miasto Gdynia – Żukowo - Kościerzyna.</p>	Uwaga uwzględniona, dodano odpowiedni fragment.
Urząd Miasta Gdańsk			
699.	3.3.1.	<p>W działaniach poprzedzających wprowadzenie SCT oprócz przeprowadzenia kompleksowych badań emisji z transportu powinno być również przeprowadzone badanie społeczne – badanie nastroju i gotowości mieszkańców na wprowadzanie rozwiązań typu SCT.</p>	Uwaga uwzględniona.

700.		<p>Jest cel operacyjny dla całego SUMPa, ale brak odniesienia w fiszce gminy - transport wodny. W <u>projektowanym</u> dla Gdańska Programie Rozwoju Dostępne Miasto poruszono kwestie wewnątrzmijskich połączeń promowych oraz niwelowania barier drogowych, kolejowych i wodnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Działanie 1.4.1. dotyczy połączeń o charakterze metropolitalnym, nie lokalnym. W fiszce uwzględniono lokalizację połączeń metropolitalnych.</p>
701. 2a		<p>Jak chcemy zebrać informacje na temat generatorów ruchu? Mianownikami są bowiem WSZYSTKIE generatory ruchu. Mamy je policzone?</p> <p>Dodatkowo: zakładamy, że chodzi nam o zakłady pracy zatrudniające powyżej 250 osób. Korzystając z bazy REGON zwrócimy uwagę na 2 kwestie: miejsce rejestracji firmy (biuro), a rzeczywiste jej funkcjonowanie.</p> <p>Dodatkowo: do generatorów ruchu warto włączyć centra handlowe czy też sklepy wielkopowierzchniowe (które de facto zatrudniają mniej niż 250 osób; pow. 250 osób może pojawić się JYSK w Gdańsku, który ma tutaj siedzibę, ale zlokalizowany jest aż w 3 miejscach).</p>	<p>Ad. 1. W opisie wskaźnika wskazano listę generatorów ruchu uwzględnionych we wskaźniku (branżowa szkoła I stopnia, branżowa szkoła II stopnia, liceum ogólnokształcące, liceum sztuk plastycznych, przedszkole, punkt przedszkolny, szkoła podstawowa, technikum, urząd gminy/miasta, starostwo, szpital, miejsca pracy zatrudniające powyżej 250 osób, szkoła wyższa, działalność historycznych miejsc i budynków oraz podobnych atrakcji turystycznych, działalność muzeów, działalność obiektów kulturalnych) oraz źródła danych: bazy danych REGON, RSPO, listy adresowej MSWiA oraz bazy danych RAD-ON.</p> <p>Ad. 2. Baza REGON jest jedyną pełną i relatywnie łatwo dostępną bazą danych dot. miejsc pracy. Pomimo ryzyka wystąpienia błędów o których wspomniano w uwadze, pozwala na</p>

pozyskanie jednolitych i spójnych danych dla całego OMGGS. Bazowanie na bardziej szczegółowych i wiarygodnych danych wymaga pozyskania ich od gmin (które dodatkowo mogą nie być w ich posiadaniu), co na obecnym etapie realizacji zlecenia i przy obecnym poziomie zaangażowania gmin OMGGS nie jest możliwe.

Ad.3. We wskaźniku uwzględniono generatory ruchu, dla których możliwe jest pozyskanie danych z otwartych źródeł. Uwzględnienie obiektów handlowych w tym wskaźniku jest zasadne, natomiast wymaga zebrania i integracji danych od poszczególnych samorządów, co na obecnym etapie opracowania i poziomie zaangażowania gmin OMGGS nie jest możliwe.

Ad.2. i Ad. 3. Sugerujemy rozszerzenie zakresu wskaźnika w przyszłości, np. w ramach funkcjonowania Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych.

702.	2d	<p>Proszę o rozwinięcie DRT Dodatkowo: czy rzeczywiście zmiana 0%-1%-3%?</p>	<p>Dodano wyjaśnienie w opisie pojęć. Potwierdzamy założenie odnośnie do udziału mieszkańców poza Trójmiastem.</p>
------	----	---	---

703.	2e	<p>Nie do końca są zrozumiałe zapisy: 0/115 – 21/136 – 37/152</p> <p>Dodatkowo: czy linie tramwajowe planowane są do realizacji poza Gdańskiem? Przyjęte wartości wynikowe w projekcie Programu Rozwoju Dostępne Miasto (realizującego zapisy Strategii) wskazują na inne wartości.</p>	<p>Zapis skorygowano</p> <p>Zmieniono nazwę wskaźnika na długość toru pojedynczego tras tramwajowych.</p> <p>Rozbieżności wynikają z liczenie długości torów pojedynczych, a nie długości odcinków.</p>
704.	2f	<p>Skąd taka predykcja do 2040 r. = 92,5 km? Wariant do 2030 r. = 45 km bazuje na planach inwestycyjnych (w tym finansowaniu zewnętrznym). Planujemy, że tempo zostanie utrzymane i liczba ta się podwoi? Nie byłbym takim optymistą.</p>	<p>Dokonano sumy wskazanych w SUMP odcinków, gdzie zaproponowano realizację pasów dla autobusów, bazując na dostępnych opracowaniach, fiskkach itp. Łączna długość sieci dla 2040 wynosi w ten sposób ponad 92 km</p>
705.	3c	<p>Tylko się upewniam: 100% dróg wskazanych w koncepcji dróg rowerowych SUMP OMGGS powstanie w odległości 3 km od węzła (nie mamy w planach nigdzie indziej).</p>	<p>Nie. Proponowane drogi rowerowe w SUMP OMGGS uwzględniają cały obszar metropolii. Wskaźnik 3c odnosi się jednak tylko do tych dróg wskazanych w koncepcji, które znajdują się w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych. Wskaźnik ma na celu zmierzenie dostępności rowerowej węzłów przesiadkowych, uwzględniając metropolitany system tras rowerowych, do którego mogą być dowiązywane lokalne drogi rowerowe.</p>
706.	3f	<p>Czy tutaj chodzi o wytworzenie takiego dokumentu? Czy może także o analizę – weryfikację tych standardów? Czy wówczas nie mówimy tutaj o wskaźniku 100% w Standardzie Wizualnym</p>	<p>Wskaźnik odnosi się tylko do opracowania (aktualizacji) standardów.</p> <p>W odpowiedzi na uwagę dodano nowy wskaźnik</p>

		i Funkcjonalnym w przestrzeni i węzłach integracyjnych.	rezultatu: Udział węzłów integracyjnych zgodnych ze zaktualizowanymi Standardami Wizualnymi i Funkcjonalnymi w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych.
707. 4a		Czy wynik wskaźnika w 2040 r. bazuje na realnych planach inwestycyjnych? Tak duża zmiana 14->51.6 km/100 km ² wydaje się bardzo (zbyt?) ambitna.	Wskaźnik uwzględnia wszystkie zaproponowane inwestycje w tym proponowane przez autorów SUMP a nie jedynie już zgłoszone do ZIT lub innych programów. Cele SUMP powinny być ambitne, ale możliwe do realizacji. Zaproponowana sieć dróg rowerowych jest spójna z koncepcją opracowaną przez PBPR. Jednocześnie, w uzasadnionych przypadkach, w dokumencie zawarto możliwość modyfikacji zaproponowanych wartości wskaźników: „Jeśli wartości wskaźników będą wskazywały na brak lub niewystarczający postęp realizacji celów i działań SUMP OMGGS, należy wzmocnić stopień ich realizacji, a w przypadku braku takiej możliwości, zaktualizować SUMP OMGGS w zakresie wartości wskaźników.”

708.	4c	„Wykonany bilans metropolitalny” – proponuję opisać coś więcej na temat tego wskaźnika. Obecnie brzmi bardzo enigmatycznie. Jaki bilans?	W uwagach do wskaźników wskazano, że wskaźnik odnosi się do działania 6.1.1. Tam też szczegółowo opisano, czym jest bilans.
709.	4d	Czy skrót SOMGGS można rozwinąć lub wskazać w wykazie skrótów? Jak rozumiem „x” oznacza do określenia.	Uwaga uwzględniona. Skrót dodano do wykazu. Tak, x oznacza wartość do określenia.
710.	5d	SULP do rozwinięcia.	Uwaga uwzględniona.
711.	6b	Wskaźnik sztuczny – w zależności od tego jaki sobie obszar wyznaczymy lub zakres tematyczny możemy mnożyć te badania. Czy tutaj chodzi o kompleksowe dla OMGGS, gdzie 3 szt. Do 2030 r. więc co 2 lata? Czy może dla każdej z gmin/powiatów z osobna?	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano zasięg przestrzenny wskazanych we wskaźniku badań.
712.	6c i 6d	Co oznacza „współpracowały” -> członkostwo, czy może realna przynależność, zgłaszanie uwag, potrzeb?	Uwaga uwzględniona. W 6c dopisano: Współpraca rozumiana jest jako udostępnianie informacji niezbędnych Metropolitalnemu Centrum Kompetencji (MCK) do realizacji celów tej komórki oraz zgłaszanie potrzeb na realizację działań znajdujących się w zakresie MCK. W 6d dopisano: współpraca rozumiana jest jako udostępnianie informacji niezbędnych zespołowi badawczemu realizacji celów tej komórki oraz zgłaszanie potrzeb na realizację działań/udostępnienie danych znajdujących się w kompetencjach zespołu badawczego.
713.	6f	Zupełnie nie rozumiem tego wskaźnika – po co on jest?	Wskaźnik ma na celu zapewnienie wykonywania

			kompleksowych badań ruchu dla OMGGS przynajmniej na etapie ewaluacji i aktualizacji SUMP OMGGS, tak, aby dokument i zaproponowane w nim cele i działania opierały się na aktualnych i kompleksowych danych. Obecnie wciąż najbardziej aktualnymi kompleksowymi badaniami ruchu dla OMGGS są te z 2014 roku.
714.	1.4.1 - dążyć do uruchomienia sezonowego transportu wodnego łączącego miasta OMGGS w oparciu o dodatkowe analizy popytu przeprowadzone na poziomie Metropolii	Preferowane jednostki zeroemisyjne.	Uwaga uwzględniona - dodano w fiszce dla Miasta Gdańsk oraz w głównym dokumencie Planu (s. 46).
715.	1.4.1 i 1.4.2	Pożądane wznowienie przeprawy promowej (tym razem zeroemisyjnej) nad Tunelem pod Martwą Wisłą – ma znaczenie metropolitalne, sezonowe połączenie autobusowe z możliwością przewozu rowerów jest niewystarczające.	Uwaga nieuwzględniona. Działanie 1.4.1. dotyczy połączeń o charakterze metropolitalnym, nie lokalnym. Z przeprowadzonych analiz, w tym modelu ruchu, wynika, że wskazywane połączenie jest o charakterze lokalnym.
716.	działanie 2.3.1	Tutaj też ujęłabym usługi taksówkarskie i taxi sharing oraz unifikację oznakowania taksówek – temat wypłynął na spotkaniu ze środowiskiem taksówkarzy przy okazji otwarcia punktu weryfikacji kierowców Bolt.	Uwaga uwzględniona w Planie Działania.
717.	Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliw alternatywnych	Pożądana unifikacja zasad udostępniania miejsca w pasie drogowym oraz na innych ogólnodostępnych działkach gminnych pod taką infrastrukturę	Uwaga uwzględniona w Planie Działania. W zadaniu 3.3.3 dodano zapis, że plan rozwoju sieci ładowania

	znajduje się głównie w rdzeniu Metropolii.	oraz czynszów i oznakowania (pionowego, poziomego) etc., a także zasad poszerzania miejsc postojowych będących integralną częścią stacji tak, aby były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych np. powinny być wyznaczone na jednym poziomie i nie obejmować zamalowanego krawężnika i chodnika.	pojazdów elektrycznych powinien obejmować zasady udostępniania miejsca w pasie drogowym oraz na innych ogólnodostępnych działkach gminnych pod infrastrukturę ładowania oraz czynszów i oznakowania (pionowego, poziomego). Kwestie związane z potrzebami osób niepełnosprawnych zostały już wcześniej ujęte w zadaniach 3.3.3. i 3.3.4
718.	Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych	pożądana jest polityka w zakresie zrównoważonej logistyki dostaw szczególnie w obszarach uspokojonego ruchu, gdańskiej Strefy Ograniczonej Dostępności, obszarach zwartej historycznej zabudowy etc. Brak tematu logistyki powietrznej z wykorzystaniem dronów i zarządzania niższą przestrzenią powietrzną w gminach. Gdańsk realizuje projekt CITYAM, aby przygotować się na spodziewaną rewolucję w tym obszarze (analogicznie – miasta nie były przygotowane na inwazję hulajnóg współdzielonych) Wspomniane w Priorytecie IV SULP jak najbardziej pożądane – warto tu zrobić nawiązanie.	Uwaga uwzględniona - dodano akapit w dokumencie Planu (s.79) w opisie pakietu 5, podpunkt Logistyka miejska i tranzyt.
719.	3.2.1.	Oraz aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne.	Uwaga uwzględniona.
720.	3.3.3.	Problem w tym, że to nie gminy są właścicielami danych o tej infrastrukturze – chyba, że mają własne stacje, których są operatorami, ale i tak nie będą miały pełnych danych o całym systemie w gminie. Warto stymulować spójną politykę wymiany informacji w tym	Uwaga uwzględniona. Aktualny opis sposobu realizacji działania w Planie Działania: „a) Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania

		<p>obszarze pomiędzy operatorem systemu dystrybucyjnego, Urzędem Dozoru Technicznego, zarządami dróg i głównymi sieciami dostawców takich usług oraz lobbować za nowelizacją Ustawy o elektromobilności w kierunku wprowadzenia obowiązku informowania gmin o planowanej w ich obszarze infrastrukturze. Jednocześnie to właśnie do gmin najczęściej trafiają pytania od dziennikarzy z rankingów czy w trybie dostępu do informacji publicznej o całkowitą liczbę punktów i stacji ładowania pojazdów.</p>	<p>pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności i danych Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, operatorów systemów dystrybucyjnych. Plan powinien obejmować w szczególności obszary niepokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan powinien uwzględniać analizy zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania oraz określać standard dostępności punktów ładowania dla osób o ograniczonej mobilności.</p> <p>b) Lobbowanie za wprowadzeniem do Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązku informowania gmin o planowanej ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania na terenach prywatnych.”</p> <p>Dane też nie muszą dotyczyć stricte istniejących ładowarek, ale też charakterystyki potencjalnych miejsc, gdzie można umieścić ładowarkę (własność nieruchomości i jej charakterystyka).</p>
--	--	---	---

721. Priorytet III – Ruch zmotoryzowany	Działania adresowane do środowiska taksówkarskiego celem zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu – jest duża rotacja w tej branży usługowej oraz duży napływ kierowców z innych części kraju i krajów - w efekcie nie znają specyfiki lokalnej np. wizja zero, uspokajanie ruchu – zatrzymują się nagminnie w zatokach przystanków autobusowych, jeżdżą brawurowo, nie wiedzą, gdzie szukać informacji o zmianach organizacji i utrudnieniach w ruchu etc.	Uwaga uwzględniona w ramach działania 2.3.1.
Miasto Malbork		
722. Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe	Dla mieszkańców Malborka bardzo duże znaczenie ma codzienny dojazd do pracy do Trójmiasta – nie tylko dla mieszkańców Tczewa czy Wejherowa. Mieszkańcy Malborka nie podróżują wyłącznie okazjonalnie do Trójmiasta, ale codzienne w celach zarobkowych. Prosiłabym o podkreślenie tego faktu w tekście w wyraźny sposób. Prosimy o podkreślenie w treści dokumentu znaczenia dla Malborka remontu drogi kolejowej nr 207, w tym zwiększenie częstotliwości połączeń ze Sztumem znajdującym się w MOF Malbork-Sztum, bezpośredniego połączenia z Toruniem.	Uwaga uwzględniona. Dodano odpowiednie fragmenty w opisie Priorytetu I.
723. Priorytet VI – Planowanie przestrzenne	„Malbork oraz Łębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne, co może wpływać na odrębność tych miast w metropolii” – Malbork nie dąży do odrębności, a do harmonijnego planowania w oparciu o trendy Metropolii. Fakt, że Malbork nie znajduje się w systemie FALA jest spowodowany wysokimi kosztami współuczestnictwa, na ponoszenie których radni nie wyrazili zgody. Ponadto MEVO nie sprawdzi się w Malborku, z uwagi na kompaktowość miasta. Mieszkańcy	Uwaga uwzględniona. W zapisie chodziło o podkreślenie odrębnego charakteru Malborka i Łęborka, które stanowią subcentra, a więc są w większym stopniu funkcjonalnie niezależne od rdzenia OMGGs niż pozostałe miasta obszaru. „Odrębność” nie jest efektem działań miast, a wynikiem położenia geograficznego, wielkości miast,

		dojeżdżają prywatnymi rowerami do punktów podróży.	uwarunkowań społecznych i gospodarczych. Zapis zmodyfikowano: Malbork oraz Łębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne, co może wpływać na nieco większą, niż w przypadku pozostałych miast OMGS, odrębność tych ośrodków w metropolii, wciąż jednak istotnie powiązanych z Trójmiastem np. w zakresie codziennych dojazdów do pracy.
724.		W treści dokumentu podkreślono znaczenie rozwoju transportu pieszego i rowerowego. Z perspektywy Malborka należałoby podkreślić szczególnie znaczenie transportu kolejowego w szczególności w kierunku Torunia oraz zwiększenia intensywności połączeń kolejowych z Trójmiastem i Sztumem.	Uwaga uwzględniona. W opisie Priorytetu I dodano fragmenty dotyczące kwestii istotności połączeń pomiędzy Malborkiem a Trójmiastem i Sztumem.
725.		Dla MOF Malbork-Sztum duże znaczenie ma budowa drogi rowerowej łączącej Malbork ze Sztumem.	Trasa rowerowa Malbork – Sztum została uwzględniona na mapie koncepcji.
726.		Z punktu widzenia rozwoju Malborka istotne jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego biegnącego przez środek miasta i budowa obwodnicy lub zaproponowanie alternatywnego rozwiązania. Na ten moment droga ma być remontowana, wstawione mają być ekrany, co wzmacnia podział Malborka na dwie części – centrum i śródmiejską. Czy w dokumencie można wyeksponować, że wszelkie inwestycje w obszarze mobilności powinny być realizowane z poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast,	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis w Planie działania – działanie 3.2.5. Dodano punkt e) Modernizacja układu drogowego powinna być realizowana z poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast, szczególnie objętych listą światowego dziedzictwa UNESCO.

szczególnie UNESCO?
Przypuszczalnie zapis nie będzie miał mocy wiążącej dla np. GDDKA, ale będzie mógł być wykorzystywany w argumentacji podczas negocjacji.

Powiat kartuski

727. 3.2.5

Prosimy o uwzględnienie następujących działań:

- rozbudowa drogi powiatowej nr 1926G na 2,2 km odcinku Borowo-Babi Dół
- rozbudowa drogi powiatowej nr 1920G wraz z infrastrukturą na 8 km odcinku Gołubie – Szymbark
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej na 3,5 km odcinku Zawory – Ręboszewo, przy drodze powiatowej nr 1908G
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej na 1,5 km odcinku Wieżyca – Kolano, przy drodze powiatowej nr 1922G
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z rozbudową drogi w miejscowości Hopy (0,5 km), droga powiatowa nr 1906G
- budowa drogi wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi, droga powiatowa nr 1917G Mojusz – Mojuszewska Huta
- budowa 6,3 km odcinka ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze powiatowej nr 1907G Prokowo-Sianowo
- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu polegająca na rozbudowie/przebudowie dróg powiatowych poprzez budowę chodnika: drogi nr 1416G odcinek Tokary-Miszewo, nr 1418G w miejscowości Kolonia, nr 1907G odcinek Kartuzy-Prokowskie Chrósty, nr 1930G odcinek Lniska-Niestępowo
- remont drogi powiatowej nr 1907G Mirachowo - Kartuzy w trzech odcinkach

Uwaga uwzględniona częściowo.

W zakresie dróg i chodników uwagi nie uwzględniono, ponieważ na mapach zaznaczono inwestycje o charakterze przynajmniej metropolitalnym. W zakresie tras rowerowych i pieszo-rowerowych, wpisujących się w system tras metropolitalnych, uwagę uwzględniono na mapach odpowiednich gmin.

- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu polegająca na rozbudowie/przebudowie dróg powiatowych poprzez budowę chodnika: drogi nr 1416G odcinek Tokary-Miszewo, nr 1418G w miejscowości Kolonia, nr 1907G odcinek Kartuzy-Prokowskie Chrósty.

Miasto Wejherowo

728. 1.1.1.

Pominięto działania na rzecz prac na linii kolejowej 250.

Uwaga uwzględniona. Dopisano odpowiednie działania.

729. 3.2.4.

Z opisu sposobu realizacji dla „S” wynika, że po otwarciu Trasy Kaszubskiej nastąpiła redukcja ruchu tranzytowego na drodze wojewódzkiej 218. Jest to stwierdzenie błędne, gdyż Trasa Kaszubska spowodowała widoczne nasilenie ruchu samochodów osobowych i ciężarowych na DW nr 218 na terenie Wejherowa (ul. Marynarki Wojennej, ul. 3 Maja, ul. Sienkiewicza). Droga wojewódzka nr 218 zbiera za pośrednictwem drogi nr 214 ruch z węzła Szemud i wprowadza ruch pojazdów zmotoryzowanych do ścisłego śródmieścia historycznej zabudowy Wejherowa (m. in. ul. 3 Maja, ul. Sienkiewicza) oraz dalej tranzytem do powiatu puckiego (kierunek Krokowa).

Uwaga uwzględniona, wykreślono zapis dot. DW218.

730. Priorytet III Ruch zmotoryzowany: Główne ustalenia planu: tiret trzecie-

Uspokojenie ruchu w centrach miast, ograniczenie ruchu samochodowego (samochodów osobowych i ciężarowych) nie jest związane jedynie z właściwą polityką parkingową, jak przedstawiono to w opracowaniu. Uspokojenie ruchu w centrach miast wiąże się również z likwidacją w centrum ruchu tranzytowego. Jest to możliwe jedynie poprzez budowę ulic obwodowych miasta (obwodnic), przejmujących zasadniczą część ruchu. Takie rozwiązanie przynosi oczekiwane

Uwaga uwzględniona. Treść uwagi zawiera się w tirecie piątym Priorytetu III.

		<p>skutki sprzyjające zwiększeniu bezpieczeństwa mieszkańców w obszarach silnie zurbanizowanych, polepszające komfort życia mieszkańców, ochronę powietrza, ochronę zabytkowej tkanki miejskiej. Prosimy zatem o uzupełnienie opisu sposobu uspokajania ruchu w centrach miast o w/w sposób polegający na likwidacji ruchu tranzytowego poprzez budowę obwodnic miast.</p>	
731.	<p>Priorytet III Ruch zmotoryzowany: Wytyczne do dokumentów ...: tiret piąte-</p>	<p>Zapis jest niezrozumiały.</p>	<p>Należy wskazać, że uwaga nr 161 ma ten sam wydźwięk pod względem merytorycznym, co tiret piąty. Dodano wyjaśnienia w tirecie piątym.</p>
732.	<p>Priorytet III Ruch zmotoryzowany: Wytyczne do dokumentów ...:</p>	<p>Prosimy o dodanie tiretu 18 o treści: „- należy dążyć do likwidacji ruchu tranzytowego z centrów miast”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Aktualny zapis tiretu 5 zawiera zdanie „W porozumieniu z zarządcami dróg należy wykorzystać otwarcie nowych tras do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych”. Uspokojenie ruchu wiąże się również ze zmniejszeniem ruchu tranzytowego. Zapis dodany w tirecie 5.</p>
733.	<p>Priorytet VI Planowanie przestrzenne: Wytyczne do dokumentów ...: tiret drugie-</p>	<p>Błąd logiczny w zapisie, gdyż otwarcie Trasy Kaszubskiej przynosi odwrotny skutek niż opisany – zwiększone natężenie ruchu nie sprzyja działaniom centrotwórczym (poprzez zmianę kierunku ruchu ze wschód-zachód na południe-północ).</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Uzupełniono opis: (...) uwzględniając zmiany w natężeniu ruchu po otwarciu tzw. Trasy Kaszubskiej – zarówno wykorzystując potencjał zmniejszonego natężenia ruchu w osi wschód-zachód jak i przeciwdziałając nadmiernemu</p>

			wzrostowi ruchu i jego negatywnym skutkom w kierunku północ-południe;
734. Mapa	Na mapie zał. nr 3 nie pokazano istniejących, budowanych oraz planowanych bezkolizyjnych węzłów komunikacyjnych, o których mowa w działaniu 3.2.7. Na terenie miasta oprócz istniejącego wiaduktu w ulicy Kwiatowej, budowany jest wiadukt Śmiechowo, a w planach znajduje się także wiadukt w ul. 12 Marca i ul. Sucharskiego (ul. Wejherowskiej). Mapę należy uzupełnić o w/w treści.		Uwaga częściowo uwzględniona. Choć działania należy określić jako korzystne dla spójności transportowej miasta, to nie zostały wpisane, ponieważ na mapach zaznaczono inwestycje o charakterze przynajmniej metropolitalnym. Inwestycje dodano jednak w treści fiszki w priorytecie III.
735. Mapa	Treść mapy w zakresie: strefy uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej, preferowanych obszarów stref działalności gospodarczej oraz rekomendowanego obszaru intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy ze wzgl. na (...) jest niezgodna z dokumentami planistycznymi miasta.		Uwaga nieuwzględniona. Strefy uzupełnienia zabudowy zostały wyznaczone zgodnie z projektem zmian w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dokumenty planistyczne gmin będą musiały być zaktualizowane w oparciu o wytyczne ustawy. Preferowane obszary stref działalności gospodarczej zostały określone zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa, a obszar lokalizacji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej został wyznaczony w sąsiedztwie metropolitalnej infrastruktury

			<p>transportu zbiorowego, w myśl kształtowania zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy.</p> <p>Wyznaczone strefy i obszary są rekomendowane i schematyczne. Nie oznacza to, że w pełni wyczerpują tereny przeznaczone pod rozwój przestrzenny lub obligują gminę do wypełnienia zabudową całych stref. Zadaniem gminy, w oparciu o wytyczne SUMP OMGGS, jest szczegółowe planowanie przestrzenne zapewniające korzystne warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności.</p>
Gmina Władysławowo			
736.	<p>Priorytet V – „Gminy strefy wybrzeża, w tym gmina Władysławowo, nie podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdu w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego.” (str. 6)</p>	<p>Gmina Władysławowo dołączyła do Zintegrowanego Systemu Mobilności FALA w 2023 r.</p>	<p>Zapis przeformułowany w fiszce gminy:</p> <p>– Nie wszystkie gminy strefy wybrzeża podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdu w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego (gmina Władysławowo rozpoczęła wdrażanie systemu w 2023 roku). w fiszce strefy.</p>
737.	<p>Wytyczne inwestycyjne – Proponowane w SUMP OMGGS: - „Proponowane połączenia</p>	<p>Sugerujemy wprowadzić dodatkowy alternatywny przystanek dla kursów tramwaju wodnego we Władysławowie.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Informacja dot. planowanej trasy tramwaju wodnego pochodzi z fiszki projektu</p>

<p>transportu wodnego są zgodne z planami zawartymi w projekcie pn.: „Elektryczny tramwaj wodny jako nowy szlak transportu na Zatoce Puckiej”, w ramach którego mają zostać zakupione dwie jednostki pływające do obsługi regularnych kursów na trasie Puck – Swarzewo – Chałupy – Rewa - Gdynia. Nowe połączenia zostaną powiązane w ramach systemu metropolitalnego transportu zbiorowego (działanie 1.4.3.), zostanie dla nich także zmodernizowana infrastruktura przystankowa (działanie 1.4.2.)” (str. 11)</p>		<p>metropolitalnego ZIT złożonej w ramach FEP 2021-2027 przez Związek Międzygminny Zatoki Puckiej. W wytycznych inwestycyjnych dodano rekomendację dotyczącą uwzględnienia dodatkowego postoju we Władysławowie pod warunkiem stworzenia adekwatnej infrastruktury umożliwiającej postoje handlowe tramwaju.</p>
<p>738. Wytyczne inwestycyjne – Proponowane w SUMP OMGS: - „Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej (działania: 1.1.2, 1.3.1.), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania</p>	<p>Sugerujemy uzupełnienie zapisu o: „przebudowa tras rowerowych od węzła integracyjnego do COS Cetniewo, do skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Żeromskiego i dalej do skrzyżowania ul. Portowej z ul. Starowiejską czy montaż licznika rowerowego realizowane w ramach inwestycji ZIT.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

<p>poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów, takie jak np. przebudowa tras rowerowych od węzła integracyjnego do COS Cetniewo i do skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Żeromskiego czy montaż licznika rowerowego realizowane w ramach inwestycji ZIT." (str. 11)</p>		
<p>739. Wytyczne inwestycyjne – Proponowane w SUMP OMGGS: - „Dodatkowo na mapie wskazano obszary uzupełnienia zabudowy, na których w pierwszej kolejności powinna być lokalizowana nowa zabudowa z uwzględnieniem dróg pieszych, rowerowych, zieleni i przestrzeni publicznych.” (str. 12) + MAPA</p>	<p>Należy zweryfikować na mapie obszar wskazany jako: „orientacyjna strefa uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej” w oparciu o przesłany dokument Gminy Władysławowo - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Władysławowo. Uwaga w szczególności dotyczy miejscowości Karwia i terenów chronionego krajobrazu rolniczo-leśnego wyłączonych z zabudowy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Bazując na Studium z orientacyjnej strefy uzupełnienia zabudowy wyłączono tereny cenne przyrodniczo. Wyznaczone strefy i obszary są rekomendowane i schematyczne. Nie oznacza to, że w pełni wyczerpują tereny przeznaczone pod rozwój przestrzenny lub obligują gminę do wypełnienia zabudową całych stref. Zadaniem gminy, w oparciu o wytyczne SUMP OMGGS, jest szczegółowe planowanie przestrzenne zapewniające korzystne warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności.</p>
<p>740. Wytyczne inwestycyjne – Proponowane w SUMP OMGGS: - „Na podstawie dokumentów strategicznych przedstawiono</p>	<p>Należy uzupełnić mapę o inwestycję wskazaną w dokumencie: „Studium Sieciowe i Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego Via Maris od projektowanego węzła Gdynia Północ (w ciągu Drogi Czerwonej)</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Na mapie wskazano wszystkie warianty planowanej drogi Via Maris. Drogi zostały oznaczone na czerwono, a opis</p>

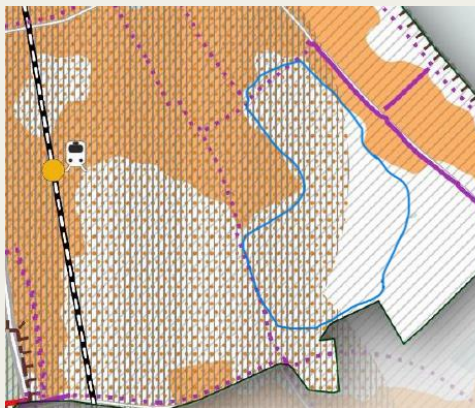
	<p>przebieg planowanej infrastruktury drogowej do przeprowadzenia procesów studyjno-koncepcyjnych z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności oraz modernizacji istniejącej z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności (działania: 3.2.5 i 3.2.6.) – Via Maris, Obwodnica Władysławowa, droga wojewódzka nr 216.” (str. 12)</p> <p>+ MAPA</p>	<p>do Portu Władysławowo wraz z obwodnicą Władysławowa”.</p> <p>Mapa powinna uwzględniać zaproponowane trzy warianty przebiegu drogi.</p> <p>W związku z powyższym należy z mapy, jak również legendy usunąć element planowanej inwestycji krajowej i regionalnej: „inwestycje drogowe nieuwzględnione w SUMP OMGGs ze względu na niskie prawdopodobieństwo realizacji lub nieokreślony przebieg”.</p>	<p>oznaczenia w legendzie otrzymał brzmienie: Planowane drogi o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.</p>
741.	MAPA	<p>Mapę należy uzupełnić o planowane przystanki kolejowe zgodnie z dokumentem: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Władysławowo Południe - Chałupy Kemping 	Uwaga uwzględniona.
Miasto Reda			
742.	Mapa s.13	<p>Brakuje projektowanego przez PKP PLK, w ramach rozbudowy linii 213, przystanku kolejowego w okolicy ul. Puckiej (lokalizacja w załączonym, odrębnym pliku graficznym).</p>	Uwaga uwzględniona.
743.	s.3, Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe, fragment „...niewystarczającą przepustowością kluczowych odcinków linii kolejowych i ich parametrami	Prosimy o dodanie linii 202 i 213	Uwaga uwzględniona.

	<p>technicznymi (np. linii kolejowej nr 201), czy standardem taboru.”</p>		
744.	<p>s. 4, Priorytet II – Piesi i rowerzyści Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w miastach okołordzeniowych jest zbyt niska, zbyt mało powiązana z transportem zbiorowym oraz w zbyt niskim stopniu odpowiadająca potrzebom realizacji dojazdów rowerem do miast rdzenia. W zbyt małej liczbie miejsc znajdują się również przejazdy rowerowe i przejścia/kładki/przepusty piesze umożliwiające przekraczanie istotnych szlaków transportowych. Nowe</p>	<p>Nie wiadomo, co nowe? Urwane zdanie.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Usunięto błędnie pozostawiony wyraz.</p>
745.	<p>s.6 „współpracować z zarządcami dróg w ramach realizacji Drogi Czerwonej w Gdyni, Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta oraz Via Maris, których zadaniem jest m.in. pełna separacja ruchu ciężarowego i osobowego w dojeździe do Portu Gdynia (działanie 3.4.3.); s.8</p>	<p>Powinno być: „Drogi Czerwonej w Gdyni, Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta/Via Maris” „...planowanej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta/Via Maris.” Co wynika ze zleconego przez UMWP (PBPR) i opracowywanego dokumentu pt. „Studium Sieciowe i Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego Via Maris od projektowanego węzła Gdynia Północ (w ciągu Drogi Czerwonej) do Portu Władysławowo wraz z obwodnicą Władysławowa”.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

	<p>„...w przypadku miast Rumi i Redy podejmować działania centrotwórcze, mające na celu poprawić jakość zamieszkania w tych miastach, w szczególności uwzględniając zmiany w natężeniu ruchu po otwarciu tzw. Drogi Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta.”</p>		
746.	<p>s.7 „współpracować z OMGGS przy zintegrowanej ofercie przewozowej,”</p>	<p>Proponujemy brzmienie: „współpracować z OMGGS przy tworzeniu/planowaniu zintegrowanej oferty przewozowej,”</p>	<p>Uwaga uwzględniona: współpracować z OMGGS przy tworzeniu zintegrowanej oferty przewozowej.</p>
747.	<p>s.11 – Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej (działania: 1.1.2, 1.3.1.) orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km do węzłów przesiadkowych/ przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, których dobrym przykładem mogą być projekty planowane w ramach ZIT, których elementami ma być</p>	<p>Prosimy o zastąpienie słowa „przebudowa” zwrotem „przebudowa i rozbudowa” Przebudowa wynika z planowanych przez PKP PLK prac na linii kolejowej, rozbudowa wiąże się z możliwością zwiększenia miejsc parkingowych, w tym rowerowych i OzN (w ramach ZIT).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

<p>np.: budowa małej architektury w ramach przebudowy węzła Reda oraz zapewnienie na nim miejsc postojowych dla OzN. – Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej (działania: 1.1.2, 1.3.1.), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów. Ich przykładem mogą być inwestycje planowane w ramach ZIT, wśród których znalazła się np. przebudowa węzła Reda łącznie z takimi elementami jak budowa dwóch parkingów rowerowych z zadaszeniem (w tym jeden łącznie z P&R) czy przeniesienie stacji MEVO w bezpośrednie sąsiedztwo węzła.</p>		
748.	(uwaga Gminy) Nie odnosiliśmy się do kwestii typowo redakcyjnych, jak literówki itp., które na pewno zostaną jeszcze poprawione na etapie korekty.	Dokument zostanie podany korekcie.
Miasto Sopot		

749. Uwaga do mapy



Obszar zaznaczony na niebiesko w SUIKZP przewidziany jest pod intensywną zabudowę mieszkaniowo-usługową.

Uwaga nieuwzględniona. Strefy uzupełnienia zabudowy zostały wyznaczone zgodnie z projektem zmian w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dokumenty planistyczne gmin będą musiały być zaktualizowane w oparciu o wytyczne ustawy.

Obszar lokalizacji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej został wyznaczony w sąsiedztwie infrastruktury transportu zbiorowego o charakterze metropolitalnym, w myśl kształtowania zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy.

Wyznaczone strefy i obszary są **rekomendowane i schematyczne**. Nie oznacza to, że w pełni wyczerpują tereny przeznaczone pod rozwój przestrzenny lub obligują gminę do wypełnienia zabudową całych stref. Zadaniem gminy, w oparciu o wytyczne SUMP OMGG, jest szczegółowe planowanie przestrzenne zapewniające korzystne warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności.

Gmina Somonino		
750. Mapa w fiszce Gminy Somonino	<p>Błąd w przebiegu planowanej/istniejącej trasy rowerowej.</p> <p>1) Na odcinku Ostrzyce - Kolano – nierówny rozkład linii istniejąca/planowana trasa rowerowa. Zaznaczony na mapie odcinek jest linią ciągłą, a fragmentarycznie powinien być przerywaną.</p> <p>Na odcinku Somonino – Wyczechowo – fragment zaznaczony jako „proponowany” jest zrealizowany.</p>	Uwaga uwzględniona na mapie w fiszce Gminy Somonino.
PKP SKM		
751. -	Uwaga znajduje się w punkcie 10.8.	Uwaga uwzględniona w Planie działania i fiszkach.

7.1. Notatka ze spotkania z przedstawicielami Miasta Gdańsk

Spotkanie odbyło się w siedzibie OMGGG. Spotkanie zostało zorganizowane z inicjatywy przedstawicieli Miasta Gdańska i miało na celu omówienie uwag do SUMP OMGGG, w tym indywidualnej fiszki dla Miasta Gdańsk. Tematy omawiane w trakcie spotkania, to:

- Proponowana struktura organizacyjna Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych (MZBT) i Metropolitalnego Centrum Kompetencji (MCK) proponowanych w SUMP OMGGG. Dla uczestników spotkania nie było jasne kto miałby utworzyć wspomniane komórki oraz w jakich strukturach organizacyjnych. Zespół opracowujący SUMP OMGGG wytłumaczył potrzebę powstania MZBT i MCK, m.in. w celu zbierania i integracji danych dotyczących transportu i mobilności w Metropolii. Ponadto zespół wskazał, że zapisy planu celowo nie określają sztywnych ram organizacyjnych dla MZBT i MCK, ponieważ z punktu widzenia SUMP OMGGG istotne jest utworzenie komórki o kompetencjach wskazanych w dokumencie, a kwestie organizacyjne są kwestią, która powinna być ustalona bezpośrednio pomiędzy samorządami OMGGG. Przedstawiciel Stowarzyszenia OMGGG uzupełnił, że został już powołany Metropolitalny Zespół ds. Metropolitalnego Zarządu Transportu, którego zadaniem ma być podejmowanie działań w kierunku integracji transportu zbiorowego w metropolii, również na poziomie zbierania i integracji danych.

- Termin zakończenia prac nad SUMP OMGGS, który początkowo był planowany na sierpień 2023, a obecnie został przesunięty na październik/listopada 2023. Wytłumaczono, że zmiana wynika z przeprowadzenia dodatkowych konsultacji wewnętrznych SUMP OMGGS na prośbę Rady OMGGS, a także dotychczasowych opóźnień w przekazywaniu uwag do planu przez samorzady OMGGS.
- Wymóg przyjęcia SUMP OMGGS uchwałą rady miasta – dla OMGGS oznacza to przyjęcie SUMP przez miasta rdzenia oraz jedno dodatkowe miasto. Należy zweryfikować w Urzędzie Marszałkowskim, czy wnioskując o dofinansowanie na inwestycje, w których wymagany jest SUMP OMGGS, wystarczy deklaracja o przyjęciu dokumenty, czy wnioskowanie będzie możliwe dopiero po przyjęciu SUMP OMGGS uchwałą rady gminy/miasta.
- Terminy ewaluacji SUMP OMGGS zostały wskazane na 2026 r i 2029 r. Wynika to z założonego okresu weryfikacji postępów wdrażania SUMP OMGGS co trzy lata.
- Wskaźniki i monitoring SUMP OMGGS. Uczestnicy spotkania wskazali, że zaproponowane wskaźniki będą wymagały dostępu do szerokiego zasobu danych oraz pozyskiwania ich od samorządów OMGGS. To zadanie będzie czasochłonne i wymagające, jednak docelowo każde działanie powinno mieć indywidualny wskaźnik, którym będzie mierzony. Uczestnicy wskazali, że od samego początku prac nad SUMP OMGGS należy ustalić kto i w jaki sposób będzie zbierał i analizował dane w celu monitoringu SUMP OMGGS. Przedstawiciele zespołu opracowującego SUMP OMGGS wskazali, że zbieranie i analiza danych mogłyby być jednym z zadań MZBT. Uczestnicy spotkania byli zgodni, że MZBT najlepszym rozwiązaniem będzie utworzenie MZBT w ramach Stowarzyszenia OMGGS. KPS wskazał, że Stowarzyszenie ma najkorzystniejsze w OMGGS warunki do pozyskiwania dodatkowego dofinansowania na działalność MZBT, a przez to również na monitoring SUMP OMGGS.
- Transport wodny i zasadność wpisywania działań dotyczących transportu do SUMP OMGGS. Uczestnicy wskazali, że uruchomienie połączeń transportu wodnego jest mało prawdopodobne w najbliższych latach. Ustalono jednak, że połączenia wodne mogą być istotne do obsługi ruchu pasażerskiego zarówno w obrębie rdzenia jak i ruchu metropolitalnym. Uwzględniając perspektywę SUMP OMGGS do 2040 postanowiono pozostawić te działania jako możliwe do realizacji w dłuższej perspektywie czasowej.
- Strefa czystego transportu (SCT) i jej potencjalny zasięg w Gdańsku. Przedstawiciel zespołu opracowującego SUMP OMGGS wskazał, że SUMP OMGGS przewiduje działania związane z analizą jakości powietrza oraz na jej podstawie, wprowadzenie stref czystego transportu. MS wskazała, że SCT najprawdopodobniej zostanie wprowadzona, do ustalenia pozostaje jednak jej zakres przestrzenny i wymagania wprowadzone przez SCT.
- Ustalono, że SUMP OMGGS powinien być spójny w zakresie ochrony środowiska ze strategią Miasta Gdańska.

8

III etap konsultacji
społecznych,
uzasadnienie
i podsumowanie
SOOŚ

Poniższy opis przebiegu III etapu konsultacji społecznych oraz opiniowania dokumentu stanowi podsumowanie zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2002 r., poz.1029 z późn. zm., dalej ustawa SOOŚ).

8.1.1. Podstawa prawna

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią Dyrektywa nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.7.2001) oraz Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2022 poz. 1029) – zwana dalej „Ustawą SOOŚ”.

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ww. Ustawy do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego);
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Dodatkowo zgodnie z art. 42 ust. 2 ww. ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa dołącza do przyjętego dokumentu uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko był projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS).

8.1.2. Przebieg procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla SUMP OMGGS i udział społeczeństwa.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jako dokument wyznaczający kierunek rozwoju transportu i mobilności, a więc wskazujący również na możliwe do realizacji działania infrastrukturalne, podlega

procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ). Procedura ta jest wykonywana na podstawie artykułu 39. ust.1 ustawy SOOŚ.

W ramach SOOŚ Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego podało do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowania dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa. W ogłoszeniu określono przedmiot dokumentu, wskazano na możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją oraz możliwość, sposób i miejsce składania uwag, a także organ właściwy do ich rozpatrzenia. Pełna treść ogłoszenia stanowi załącznik nr 10.9. Uwagi zbierano w terminie 21 dni od 15 listopada do 12 grudnia 2022 r. Na tym etapie wpłynęło 20 wniosków do planu. Ich treść oraz sposób uwzględnienia w planie znajdują się w punkcie 8.2.

Złożono także wnioski do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (UMG) nr pisma KW/02.2023/43/MJ, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ) nr pisma KW/11.2022/57/MJ oraz Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (PWIS) nr pisma KW/11.2022/56/MJ o ustalenie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko dla SUMP OMGGS (załączniki nr 10.11, 10.12 oraz 10.13). Organy odpowiedziały pismami odpowiednio nr RDOŚ-Gd-WOO.411.2.2022.AM.1, ONS.9022.2.10.2022.AR oraz INZ.9202.15.2023.ASW. Odpowiedzi w sprawie ustalenia zakresu i stopnia szczegółowości stanowią załączniki 10.8, 10.9, 10.20 raportu. Wniosek o ustalenie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy złożono również do RZGW (nr pisma KW/08.2023/27/MJ, stanowi załącznik nr 10.18 raportu). Wniosek pozostał bez odpowiedzi.

Na przełomie sierpnia i września 2023 (21.08-10.09.2023 r.) roku przeprowadzono kolejne konsultacje społeczne w ramach procedury SOOŚ. W ogłoszeniu określono przedmiot dokumentu, wskazano na możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją oraz możliwość, sposób i miejsce składania uwag, a także organ właściwy do ich rozpatrzenia. Treść ogłoszenia o przystąpieniu do konsultacji stanowi załącznik nr 10.10. Tym razem zainteresowani tematem składali uwagi do gotowego projektu planu SUMP OMGGS oraz prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla tego dokumentu. Uwagi były składane pisemnie oraz ustnie, również w trakcie otwartego spotkania online (szerzej opisane w punkcie 8.3). Łącznie zgłoszono ich 18, a ich treść i sposób uwzględnienia również znajdują się w tabeli poniżej. Konsultacje stanowiły III i ostatni etap publicznej dyskusji nad projektem SUMP OMGGS.

Równolegle do dyskusji publicznej złożono wnioski o wydanie opinii dla SUMP OMGGS i prognozy oddziaływania na środowisko przez RDOŚ, PWIS oraz UMG (odpowiednio pisma nr KW/08.2023/25/MJ, KW/08.2023/28/MJ oraz KW/08.2023/26/MJ stanowiące załączniki nr 10.15, 10.11, 10.16 i 10.17 raportu). RDOŚ, PWIS oraz UMG pismami odpowiednio nr RDOŚ-Gd-WOO.410.43.2023.JP.1, ONS.9022.3.7.2023.WR oraz INZ1.9202.124.2023.AD (załączniki nr 10.22, 10.23 oraz 10.24) zaopiniowały SUMP OMGGS wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Wszystkie otrzymane opinie są pozytywne lub pozytywne z uwagami. Uwagi ww. jednostek zostały uwzględnione w dokumentacji SUMP OMGGS, a zakres zmian z nich wynikających zawarte są w punkcie 8.5. Wniosek o opinię złożono również do RZGW. W odpowiedzi

uzyskano pismo, w którym organ poinformował, że zgodnie z ustawą SOOŚ nie jest podmiotem do opiniowania dokumentu (załącznik nr 10.14).

Uwagi złożone w ramach konsultacji SOOŚ wraz z odpowiedziami na nie oraz wykazem zmian, które na podstawie złożonych uwag wprowadzono do dokumentacji przekazano pismami nr KW/09.2023/21/MJ, KW/09.2023/22/MJ oraz KW/09.2023/23/MJ do RDOŚ, PWIS oraz UMG. PWIS i UMG podtrzymały swoje opinie (pisma nr ONS.9022.3.7.2023.WR.1 oraz INZI.9202.124.2.2023.AD stanowiące załącznik nr 10.25 oraz 10.26). RDOŚ, które było jeszcze w trakcie opiniowania, dołączyło pismo do pierwotnie przekazanej dokumentacji.

8.1.3. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Analiza rozwiązań alternatywnych przeprowadzona w SOOŚ powinna wskazać możliwe, o ile takie są, warianty realizacji inwestycji, jednak wybór jednego z nich nie musi być podyktowany najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko. SUMP OMGGS jest dokumentem strategicznym. Wskazane w nim cele i działania charakteryzują się wysokim poziomem ogólności, orientacyjną lokalizacją, a rzeczywista skala przedsięwzięć, wynikająca ze szczegółowych ustaleń planów inwestycyjnych i dokumentacji projektowej, jest niemożliwa do oceny na obecnym etapie.

SUMP OMGGS będzie podstawą do opracowania dokumentów sektorowych, wieloletnich planów inwestycyjnych, strategii rozwoju itd. Realizacja projektów infrastrukturalnych wskazywanych w SUMP OMGGS nie będzie więc bezpośrednim następstwem omawianego dokumentu. Projekty te będą realizowane na podstawie odrębnych opracowań – koncepcji, dokumentacji projektowej itp.

Dla dokumentów strategicznych, jakim jest również SUMP OMGGS, charakteryzujących się dużym stopniem ogólności i które nie posiadają szczegółowych informacji w wyżej wymienionym zakresie, nie powinno się przeprowadzać wariantowej oceny rozwiązań. Tego typu analiza, dla inwestycji mogących oddziaływać na środowisko, będzie przeprowadzana na etapie uzyskiwania dla nich decyzji środowiskowej w ramach odrębnych, szczegółowych projektów.

Dla projektów realizowanych na bazie SUMP OMGGS, dla których konieczne będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i zostanie odnotowane negatywne oddziaływanie na obszary i obiekty chronione, pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt czy wpłynięcie negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 należy podjąć odpowiednie rozwiązania projektowe w celu zniwelowania niekorzystnych efektów zaplanowanych inwestycji. Rozwiązaniem alternatywnym w takiej sytuacji będzie: oddalenie inwestycji od granic obszaru lub lokalizacji obiektu objętego ochroną, przeprowadzenie wyznaczonego zakresu działań kompensacyjnych wskazanych przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a w ostateczności brak realizacji inwestycji. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą wprowadzane na etapie

sporządzania dokumentacji technicznej i uzyskiwania decyzji środowiskowych. Rekomenduje się, aby na etapie opracowywania dokumentacji projektowej jak również realizacji inwestycji, o ile na danym terenie nie obowiązują przepisy odrębne, wziąć pod uwagę rozwiązania i środków łagodzących określonych w rozdziale 10 i 11 Prognozy oddziaływania na środowisko SUMP OMGGS.

8.1.4. Sposób i zakres uwzględnienia ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko

Celem Prognozy była ocena wpływu projektowanego dokumentu na osiągnięcie celów ochrony środowiska, ocena oddziaływania na poszczególne elementy środowiska oraz wskazanie rozwiązań służących lepszemu wdrożeniu celów środowiskowych lub mających na celu ograniczanie, zapobieganie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji SUMP OMGGS.

W ramach prognozy przeanalizowano powiązanie celów i działań SUMP OMGGS z zapisami dokumentów strategicznych na poziomie wspólnotowym, krajowym i regionalnym. Cele SUMP OMGGS są komplementarne z celami tych dokumentów, a większość proponowanych działań przyczyni się również do osiągnięcia celów zawartych w tych dokumentach, w tym celów wynikających z ochrony środowiska.

Istotnym elementem prognozy jest ocena stanu istniejącego środowiska OMGGS wraz z określeniem jego głównych problemów i potencjalnego wpływu realizacji działań proponowanych w SUMP OMGGS. Oceny tej dokonano na dwóch poziomach: ogólnym i szczegółowym.

Ocena ogólna odnosi się do analizowanych w ramach SUMP OMGGS scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności: scenariusza bazowego, restrykcyjnego, inwestycyjnego i zrównoważonej mobilności. Najwyższy wynik pod względem pozytywnego wpływu na środowisko otrzymał scenariusz restrykcyjny, a następnie scenariusz zrównoważonej mobilności. Uwzględniając wyniki analizy SOOŚ, a także wyniki konsultacji społecznych i wpływu analizowanych scenariuszy na systemy transportowe i uwarunkowania społeczne wybrano do realizacji scenariusz zrównoważonej mobilności.

We wnioskach płynących z prognozy stwierdzono, że wzrost inwestycyjny w scenariuszu zrównoważonym w porównaniu do scenariusza restrykcyjnego nie jest tożsamy z pogorszeniem stanu środowiska. Niemniej nie można wykluczyć aspektów stowarzyszonych z poprawą dostępności komunikacyjnej, która często jest przyczyną urbanizowania nowych terenów. Należy jednak mieć na uwadze model postępowania mitygacyjnego, dzięki któremu możliwa jest realizacja inwestycji w sposób ograniczający lub eliminujący negatywne skutki wobec środowiska. Ważną kwestią jest również uwzględnienie charakteru ekonomiczno-społecznego w kreowaniu zachowań i polityki przestrzennej. W tym zakresie przyjęcie za wariantem restrykcyjnym założenia, że brak działań inwestycyjnych jest czynnikiem gwarantującym ograniczenie zjawisk uznanych za negatywne, takich jak suburbanizacja, może się nie wpisywać w rzeczywiste trendy (co jest aktualnie nie do przewidzenia). Oznacza to, że pomimo niższych wskaźników

presji w perspektywie długoterminowej, to właśnie scenariusz zrównoważony może być korzystniejszy z racji akcentów na kontrolowanie i prowadzenie spójnej polityki planistycznej. Warunkiem kluczowym wdrożenia scenariusza zrównoważonego powinna być szczegółowa, rzetelna analiza na jak najwcześniejszym etapie planowania poszczególnych zadań realizowanych przez samorzady, jak i jednostki szczebla krajowego, z uwzględnieniem warunków środowiskowych (a szczególnie położenia obszarów chronionych i ich wzajemnych powiązań, zwłaszcza tych objętych najwyższym reżimem ochronnym, tj. rezerwatów przyrody oraz obszarów Natura 2000). Ponieważ zapewnienie prawidłowego funkcjonowania obszarów cennych przyrodniczo należy traktować jako priorytet, to w zakresie planowania właśnie zagospodarowanie przestrzenne i powiązane z nim działania infrastrukturalne należy wprowadzać w oparciu o wiarygodne rozpoznanie środowiska przyrodniczego rejonu. Należy również uwzględnić oddziaływania skumulowane z innymi istniejącymi lub planowanymi działaniami, szczególnie na poziomie wzajemnych powiązań. Jednym z najważniejszych działań w tym przypadku jest zachowanie ciągłości kompleksów leśnych, będących głównymi elementami korytarzy ekologicznych oraz miejscami występowania ważnych siedlisk gatunków chronionych. W SUMP OMGGS określono działania lub elementy działań, które odpowiadają napostawione powyżej wymogi względem skutecznej ochrony środowiska i zasobów naturalnych.

W szczegółowej ocenie wpływu działań proponowanych w ramach SUMP OMGGS na środowisko każde z działań oceniono pod kątem oddziaływania na różnorodność biologiczną, ludzi, florę, faunę, powietrze, klimat, klimat akustyczny, wody (w tym JCW), zasoby naturalne, zabytki, dobra naturalne oraz cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000. W ten sposób określono, jakie działania mogą mieć wpływ negatywny na środowisko. Są to przede wszystkim działania związane z rozwojem infrastruktury punktowej i liniowej służącej transportowi zbiorowemu, głównie kolei. Część z tych działań będzie miała charakter krótkotrwały i występowała jedynie w trakcie budowy danych obiektów, inne wpłyną na zmiany w środowisku długotrwanie np. punktowe negatywne oddziaływanie na florę (infrastruktura węzłów przesiadkowych) lub krajobraz (linie kolejowe, drogi rowerowe). Działania o zasięgu ponadlokalnym oddziaływające negatywnie na środowisko to te związane z rozwojem liniowej infrastruktury transportowej, m.in. w ramach sieci TEN-T. W ramach prognozy wskazano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektu, a także zaproponowano środki łagodzące na etapie prognostyczno-planistycznym. Wskazania te będą uwzględniane przy realizacji projektów w oparciu o SUMP OMGGS, w tym w ramach przeprowadzania ocen wpływu na środowisko dla konkretnych inwestycji, których realizacja może być następstwem SUMP OMGGS. Żadne z proponowanych działań nie oddziałuje negatywnie na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.

8.1.5. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy SOOŚ

Opinie organów były pozytywne lub pozytywne z uwagami (załączniki nr 10.22, 10.23, 10.23). Złożone w ramach opinii uwagi zostały w pełni uwzględnione w dokumentach, do których się odnosiły. Uwagi wraz z informacją w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione znajdują się w punkcie 8.5.

8.1.6. Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków

Zgłoszone uwagi i wnioski wraz z informacją w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione znajdują się w punktach: 8.2, 8.38.4.

8.1.7. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone:

Dla SUMP OMGGS nie zaistniała potrzeba przeprowadzania postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Cały obszar objęty działaniami proponowanymi w dokumencie i zasięg ich oddziaływania mieszczą się w granicach Polski.

8.1.8. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu:

Propozycje metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień SUMP OMGGS są zgodne z zaproponowanymi w dokumencie SUMP OMGGS monitorowaniem i wskaźnikami (*Punkt 4.2. Monitorowanie i ewaluacja Planu oraz 4.3. Wskaźniki*) oraz w punkcie 7. *Ogólna ocena oddziaływania na środowisko na podstawie przyjętych wskaźników horyzontalnych w SUMP OMGGS Prognozy oddziaływania na środowisko SUMP OMGGS.*

8.2. Wnioski zgłoszone w terminie 15.11-12.12.2022 r w ramach konsultacji społecznych związanych z ogłoszeniem o przystąpieniu do opracowania SUMP OMGGS oraz sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
----	-------------	--------------------------------

752. W nawiązaniu do artykułu na stronie gdansk.pl „Jak ulepszyć transport publiczny? Zgłoś uwagi do Planu Zrównoważonej Mobilności” proszę o zwrócenie uwagi na wciąż rozbudowująca się dzielnice Letnica. Powstaje wiele nowych bloków / osiedli przybywa nowych mieszkańców a wciąż nie mamy żadnego połączenia autobusowego z Przymorzem czy Zaspą lub Brzeźnem. Jeden autobus jeździ do Wrzeszcza i jest tylko kilka razy w ciągu dnia - zbyt rzadko! Dodatkowo mieszkam na ulicy Starowiejskiej 52 na najbliższy przystanek idę około 15 minut, ponieważ jest bardzo daleko. Warto zwrócić uwagę, także na to jak wyglądają tramwaje linii nr 10 - są potwornie brudne nigdy nie czyszczone a fotele brudne powycierane wręcz odrażające! Na osiedlu nie mamy biletomatu! W weekend odjazdy oraz dojazdy są bardzo trudne tramwaj linii 7 nie jeździ wcale a na tygodniu również bardzo rzadko ponieważ tylko w godzinach szczytu.
BARDZO PROSZĘ O SZCZEGÓLNE ZWRÓCENIE UWAGI NA PROBLEMY TRANSPORTU PUBLICZNEGO W LETNICY.

SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Poprawa jakości taboru nastąpi wraz z jego stopniową wymianą, również przewidzianą w SUMP OMGGS. Szczegółowe uwagi zostały przekazane do obecnego organizatora transportu w Gdańsku (ZTM). Dokument nie obejmuje takiego poziomu szczegółowości.

753. W odpowiedzi na komunikat o przygotowywanym Planie Zrównoważonej Mobilności, chciałabym zgłosić kilka uwag i spostrzeżeń dotyczących transportu kolejowego z Pruszcza Gdańskiego w kierunku Gdańska, z którego korzystam od wielu lat.

1. Brak SKM-ek z Pruszcza Gdańskiego w kierunku Gdańska – nie można dojechać do nowej stacji „Śródmieście”, a z pewnością mnóstwo ludzi korzystałoby z tej opcji, w obie strony.
2. Fatalnie ułożone rozkłady jazdy pociągów, nakładające się godziny przyjazdu pociągów różnych przewoźników, po czym często występują długie przerwy i braki kolejnych pociągów. Przykładowo, w obecnym rozkładzie, pociągi do Gdańska z Pruszcza Gdańskiego odjeżdżają o godz. 6: 42, 6: 50, 6 :54 (4 minuty odstępu, a często przyjeżdżają równocześnie gdy są spóźnienia) a następny jest o 7:25 (po pół godzinie!) W takich godzinach szczytu (jak dojazd na g.8 do pracy/szkoły do Gdańska pociągi powinny być co 10/15 minut a nie skumulowane!
3. Brak skomunikowania rozkładów pociągów w kwestii przesiadania się z pociągów Regio na PKM/SKM we Wrzeszczu.
4. Pociągi są przepełnione! Składy są za krótkie! Zapraszam na dworzec w Pruszczu Gd. o 6.50, aby zobaczyć jak zapakowane ludźmi są wagony!

"Przedstawione przez Panią problemy związane z brakiem odpowiedniego poziomu integracji transportu kolejowego (najbardziej efektywnego i ekologicznego środka transportu publicznego) z innymi sposobami przemieszczania się, a także brakiem odpowiedniego poziomu współpracy pomiędzy różnymi podmiotami odpowiedzialnymi za odmienne elementy systemu mobilności, są typowe dla polskiej rzeczywistości transportowo-publicznej. Braki, problemy systemowe i niedociągnięcia, dotyczące Panią w skali lokalnej, są efektem systemowych zjawisk w skali makro obecnych w OMGGS, czyli: braku integracji rozkładowej pomiędzy różnymi przewoźnikami kolejowymi, braku dopasowania rozkładu jazdy do potrzeb mobilnościowych pasażerów, braku wystarczającej liczby pojazdów kolejowych

<p>Budzi to najgorsze skojarzenia! Sytuacja jest dramatyczna! 5. W Pruszczu Gdańskim obecnie jest tylko 1 kasa biletowa! Wiem, że trwa przebudowa dworca i może w nowym dworcu będzie ich więcej, ale sytuacja trwa już bardzo długo i nawet tymczasowo powinno być to usprawnione. 6. Rowery nie mieszczą się do wind na perony! Nie można wjechać na peron a na schodach na perony nie ma podjazdów! Więc rower trzeba wnosić! To jest niedopuszczalna sytuacja w krajach przyjaznych rowerzystom i promującym ten rodzaj aktywności!</p> <p>Inne kwestie usprawniające zrównoważony i ekologiczny transport, odnoszą się do Pruszcza Gdańskiego, w którym mieszkam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględnienie potrzeb osób niedowidzących korzystających z publicznego transportu, m.in duże, widoczne wyświetlacze rozkładów jazdy i duże wydruki wiszących rozkładów jazdy autobusów/ pociągów, - więcej boxów i miejsc postojowych na rowery przy dworcu, - promowanie systemu „park & ride” wśród mieszkańców – dojeżdżania do dworca (dogodne parkingi w odpowiednich ilościach!), zostawianie aut i przesiadanie się na pociąg. Ludzie z odleglejszych części Pruszcza niechętnie dojeżdżają do dworca, bo zanim przebiją się przez miasto albo wsiądą we własny samochód albo w autobus. Może przydałby się darmowy transport wewnętrzny dowożenia ludzi do dworca? 	<p>o odpowiednim standardzie w pełni spełniającym wymogi pasażera, czy braku infrastruktury pasażerskiej umożliwiającej wykonywanie dogodnych przesiadek (np. z roweru na kolej) i dokonywanie multimodalnych podróży, a także braku dostosowania systemów informacji pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (w tym osób niedowidzących). Problemy te są w pełni znane autorom Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i zostały zaadresowane w projekcie tego dokumentu. Celami operacyjnymi przez nich zaproponowanymi są m.in.:</p> <p>Sprawny i efektywny system transportu kolejowego, Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym czy Zintegrowany system informacji, a także Zintegrowane zarządzanie transportem. W ich ramach przewidujemy realizację działań polegających m.in. na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zapewnieniu wysokiej dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGs - czego efektem ma być poprawa w skomunikowaniach, czy dopasowanie rozkładów jazdy pociągów do potrzeb pasażerów; - Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego oraz współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy - co ma doprowadzić do zwiększenia wpływu samorządów lokalnych na działalność przewoźników kolejowych, a co za tym idzie - poprawy standardu i jakości usług PKP SKM w Trójmieście i Polregio; - Zakupie nowoczesnego taboru kolejowego - co poprawi warunki podróżowania pasażerów kolei
---	--

		<p>również z i do Pruszcza Gdańskiego;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwiększeniu dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej oraz budowie i modernizacji węzłów przesiadkowych - co poprawi warunki korzystania z przystanków i dworców kolejowych w Trójmieście; - Rozwój infrastruktury rowerowej w obrębie węzłów przesiadkowych. <p>Realizacja postanowień PZMM da władzom samorządowym szczebla lokalnego (w tym także i władzom gminy Pruszcz Gdański), a także reprezentującym je organizacjom jednostek samorządu terytorialnego narzędzia do eliminacji negatywnych zjawisk przez Pana opisanych."</p>
754.	<p>Witam odnośnie kursów Autobusów Gryf fajnie by było uruchomić jakiś Autobus w Niedzielę z szopy do Kartuz 5 lub 4 teren Gowidlino kartuzy pierwszy w Niedzielę jedzie 10.25 kiedyś rano kursował jakiś jeszcze jeden uruchomić i w tygodniu też trasa kartuzy-Gowidlino jakiś późniejszy.</p>	<p>Trasa Kartuzy - Sierakowice - Lębork przez Gowidlino jest przewidziana w Planie jako linia metropolitalna - są to linie, które mają być organizowane przez samorzady OMGGG i przez nie współfinansowane, dzięki czemu możliwe ma być uruchomienie dodatkowych połączeń na tej trasie. Uwaga w szczegółowym zakresie została przekazana do organizatora linii wojewódzkiej nr 4 (UMWP).</p>
755.	<p>w nawiązaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, chciałabym zgłosić plan modyfikacji zmiany trasy autobusu MZK i PKS w miejscowości Gościcino (84-241).</p> <p>Chciałabym prosić o informację, czy jest możliwość modyfikacji trasy autobusów MZK nr 10 oraz PKS 671, który dowozi dzieci do i ze szkoły, tak, by w miejscowości Gościcino w kierunku Kębłowa, trasę od skrzyżowania DK6 i ul. Słoneczną pokonywały ulicą Cezarego Klimka, a nie DK6 - jak do tej pory i umiejscowienie tam dodatkowych przystanków.</p>	<p>Jednym z działań proponowanych w SUMP OMGGG jest optymalizacja przebiegu linii transportu zbiorowego, tak aby był on bardziej dostępny dla mieszkańców. W zakresie zmiany modyfikacji przebiegu wskazanej w uwadze linii konieczny jest kontakt z operatorem lub organizatorem transportu (uwaga została przekazana UM Wejherowo i MZK Wejherowo) - dokument nie obejmuje takiego</p>

<p>Rejon proponowanej trasy zamieszkuje coraz więcej rodzin z dziećmi, buduje się olbrzymie osiedle (częściowo już zamieszkane), więc przystanek, który stanąłby przy ul. C. Klimka na pewno cieszyłby się ogromnym powodzeniem.</p> <p>Dodatkowym atutem byłoby ZNACZNE zwiększenie poprawy bezpieczeństwa, gdyż dzieci dojeżdżające do szkół nie musiałyby wychodzić na bardzo niebezpieczną DK6 (na skrzyżowaniu prowadzącym na przystanek było kilka potrażeń śmiertelnych).</p> <p>Licząc na akceptację pomysłu, pozdrawiam serdecznie.</p>	<p>poziomu szczegółowości. Znaczne zwiększanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności w okolicy placówek oświatowych będzie realizowane poprzez zadanie związane z hierarchizacją dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref TEMPO30, stref o ograniczonym dostępie, a także poprzez stałą analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego i audytu znaków czy realizację kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym podkreślono znaczenie realizacji takich programów w pobliżu placówek oświatowych.</p>
<p>756. Chciałabym zgłosić swoje uwagi/propozycję do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla powiatu kartuskiego - przede wszystkim należy utworzyć jakiegokolwiek połączenia do przystanków SKM dla okolicznych wsi. Sama PKM to rewelacyjna sprawa, każdy korzysta jak może, ale niestety największym jej minusem jest to, że mieszkańcy oddaleni o 2-3km od przystanków PKM, często są to uczniowie bez prawa jazdy (możliwość dojechania autem) nie mogą korzystać z PKM. To jest największa bolączka tej sieci. Bardzo przydałyby się autobusy bądź busy dowożące ludzi z okolicznych wiosek do PKM, przede wszystkim kompatybilne czasowo. Teraz mamy prywatną sieć GRYF, która wręcz specjalnie ustawiła tak czas autobusów, żeby przyjeżdżał parę minut po PKM - nie zależy im na kompatybilności, bo usprawniając te połączenia, tracą klientów. My mieszkamy w Leźnie, do obecnego przystanku PKM w Pępowie mamy 2,2km, a do powstającego w Leźnie przy S7 mamy 2,1km - jest to za daleko, żeby dojść tam na piechotę. Okoliczni mieszkańcy posiłkują się hulajnogami, ale z nimi też jest problem, bo nie ma gdzie ich zostawić w szkole czy na uczelni. Przeprowadzając się w te okolice, byłam pewna, że są autobusy, które dowożą mieszkańców do PKM, że ich rozkład jazdy jest kompatybilny z rozkładem jazdy PKM. Było to dla mnie oczywiste. Niestety czegoś takiego nie ma. A szkoda. Ileż mniej aut byłoby na drogach</p>	<p>Dokument zakłada funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego na terenie Metropolii w ten sposób, w jaki sugeruje to Autor uwagi. Mieszkańcy miejscowości oddalonych od głównych linii kolejowych (np. PKM) będą mieli do dyspozycji specjalne linie dowozowe, skomunikowane z koleją, co ważne - organizowane przez poszczególne samorządy (a docelowo przez jednego organizatora transportu zbiorowego dla całej Metropolii), a nie linie komercyjne. Dokument jednak nie wkracza na taki poziom szczegółowości, aby wyznaczać dokładne trasy tych linii oraz rozkłady jazdy. W relacjach, gdzie nie jest możliwe dogodne połączenie kolejowe, dokument proponuje autobusowe linie metropolitalne. Jeśli chodzi o obecne linie komercyjne, z informacji uzyskanych od firmy P.A. Gryf w drodze wywiadu IDI, przewoźnik w wyniku swoich wieloletnich doświadczeń stawia</p>

dzięki temu.
Generalnie brakuje połączeń z okolicznych miejscowości (Leżno, Pępowo, Lniska) do Żukowa. Jest linia Albatros, ale ona wozi dzieci do okolicznych szkół podstawowych. Nikt nie myśli już o dzieciakach ze szkół średnich, a wtedy zaczynają się schody. Młodzi ludzie czują się coraz bardziej sfrustrowani, że muszę prosić zawsze kogoś o podwózkę i dlatego jak najszybciej robią prawo jazdy, dorzucając kolejne, kopcące auta do już zapchanych ulic. W mieście młodzi ludzie często znacznie później decydują się na robienie prawa jazdy, bo mają tam lepszą komunikację i auto nie jest im zwyczajnie potrzebne. u nas, na wsi, bez auta nie można funkcjonować. Proszę wziąć pod uwagę moją propozycję podczas planowania.

na stałość oferty bardziej od możliwości skomunikowania z koleją - częsta zmiana rozkładu jazdy kolei w Polsce (do 4 razy w roku) powodowałaby konieczność równie częstej zmiany rozkładu jazdy autobusów na liniach stycznych z koleją. Ponieważ jest to linia komercyjna, firma ma prawo do takiego podejścia i nie można w żaden sposób na to wpłynąć, natomiast SUMP zakłada organizację linii Publicznego Transportu Zbiorowego niejako w miejsce linii komercyjnych.

757. Witam. W nawiązaniu do informacji zamieszczonej na portalu Kartuzy.info informację, że brakuje połączenia w niedzielę i święta do Sulęcyna przez Węsiory. Po pandemii nie zostało wznowione połączenie i mamy problem w niedzielę. W sobotę też jest mało połączeń.

SUMP OMGGS zakłada zwiększenie dostępności do transportu zbiorowego i przeciwdziałanie tzw. białym plamom transportowym, czyli obszarom, które nie są obsługiwane przez transport zbiorowy. Jednym z wskaźników mierzących postęp realizacji planu (konieczny do realizacji przez samorządy) jest zwiększenie udziału mieszkańców OMGGS, którzy mają dobry dostęp do transportu zbiorowego. Realizacja tego działania powinna wpłynąć na zwiększenie częstotliwości połączeń transportu zbiorowego, a także realizację dodatkowych linii. W zakresie wskazywanego połączenia uwaga została przekazana do przewoźnika linii komercyjnej (Gryf). Dokument co prawda obejmuje linie międzygminne, natomiast poza liniami metropolitalnymi nie wskazuje ich wprost. Nie ma także uzasadnienia dla poprowadzenia linii metropolitalnej (z założenia służącej dojazdowi do rdzenia Metropolii zwłaszcza tam, gdzie nie istnieją połączenia kolejowe) przez wspomnianą relację, ze względu na istnienie dogodnej

		możliwości przesiadki autobus-pociąg w Kartuzach.
758.	<p>Po przeczytaniu artykułu na <i>expressie kaszubskim</i> (https://expresskaszubski.pl/pl/19_wiadomosci-z-regionu/42632_masz-pomysl-jak-ulepszyc-transport-publiczny-mozesz-zglosic-swoje-uwagi.html?fbclid=IwAR1zJc9dpdoqcTy5h4ZAQ3VZvbLxsn750QdZgX9SUA_auBVksV_yo7g5U) postanowiłam do Was napisać.</p> <p>Żyjemy w XXI wieku, gdzie postęp i rozwój jest bardzo zaawansowany, a tymczasem tuż obok wielkiego i pięknego prawie półmilionowego miasta istnieje wieś praktycznie wykluczona komunikacyjnie. Chodzi o wieś Czaple, która z jednej strony sąsiaduje z Miastem Gdańsk, a z drugiej strony z Leżnem. Wydawać by się mogło, że to idealne położenie na spokojne życie tuż przy dużym mieście. Tymczasem nie mamy ŻADNEGO bezpośredniego połączenia komunikacją publiczną z Gdańskiem. Niby jest autobus nr 268, ale ... nie dość, że odjeżdża z najdalszego końca wsi (ode mnie to ok. 2 km), odjeżdża tylko 14 razy w ciągu dnia i co najważniejsze...odjeżdża do Smęgorzyna. Tam wprawdzie można kontynuować podróż do PKM Jasień i dalej do Gdańska Wrzeszcza tylko, że taka podróż zajmuje ok 2 godzin, a to stanowczo za dużo dla miejscowości, która graniczy z Gdańskiem. Jest też PKM w Pępowie, ale ..., żeby z niej skorzystać trzeba pokonać ponad 3 km co może być nie lada wyzwaniem zwłaszcza dla młodzieży, która licznie uczy się w Gdańsku.</p> <p>Jest też autobus prywatnej firmy GRYF, ale ... odjeżdża z Leżna i znowu ... trzeba dojść do przystanku ponad kilometr. Wiem, że to nie do końca jest obszar Waszego zainteresowania, ale dodatkową trudnością przy tym wszystkim jest fakt, że na trasie dojścia do PKM i przystanku autobusu firmy GRYF nie ma chodnika ani nawet pobocza! A nasza droga wiejska stała się alternatywą dla wiecznie zakorkowanej trasy z Żukowa do Gdańska i ruch na tej wąskiej drodze bez chodnika i pobocza w godzinach szczytu korkuje całą wieś.</p> <p>Podsumowując... niby jest a nie ma :(Niepojęte dla mnie jest to, że np. moja córka, która uczy się w Gdańsku Wrzeszczu, aby dojechać do szkoły musi mieć ok 2 godzin w jedną stronę!! Musi pokonywać piechotą wiele kilometrów, korzystać</p>	<p>W zakresie infrastruktury drogowej założono modernizację układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności (tj. chodników, dróg dla rowerów) oraz przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności, a także uspokajanie ruchu w centrach miast i miejscowości. Takie działania powinno poprawić bezpieczeństwo osób przemieszczających się pieszo i rowerem.</p> <p>W zakresie transportu zbiorowego: uwagi od mieszkańców wsi Czaple dotyczące obecnego wykluczenia komunikacyjnego przy dynamicznym rozwoju miejscowości w ciągu ostatnich lat pojawiają się podczas właściwie każdego etapu tworzenia SUMP. Dokument nie porusza aż takiego poziomu szczegółowości, jak pojedyncza miejscowość, natomiast proponuje działania, przyczyniające się do poprawy sytuacji w lokalizacjach takich, jak Czaple. Proponowany system transportu zbiorowego ma być zintegrowany (w tym docelowo ma zapewniać możliwość przejazdu na jednym bilecie przy użyciu wspólnej taryfy - istotna różnica między stanem obecnym). Podstawowym środkiem transportu zbiorowego na terenie metropolii ma być kolej, do której będą dowozić skomunikowane linie autobusowe. Proponujemy je wprowadzić jako linie regularne bądź usługę transportu na żądanie, jednak wydaje się, że dla takich lokalizacji jak Czaple</p>

z kilku przewoźników, a co za tym idzie ponosić wyższe koszty zakupu biletów, czekać na przystankach wiele czasu, bo każdy z w/w środków transportu odjeżdża średnio raz na godzinę.

Przykre jest to, że niby jest tyle instytucji, które powinny dbać o potrzeby naszej społeczności, ale niestety nadal nic się nie dzieje, nadal nie mamy sensownego i bezpośredniego połączenia z Gdańskiem.

A problem mógłby rozwiązać np. jeden autobus, który kursowałby pomiędzy PKM Pępowo, trasą S7, ul. Nowatorów i Kokoszkami/Karczemkami. Szczytem luksusu byłby bezpośredni autobus do Gdańska Wrzeszcza lub Gdańska Głównego. Pozdrawiam i z nadzieją na poprawę naszej sytuacji czekam na działania, które realnie połączą naszą wieś z Gdańskiem.

konieczne jest zorganizowanie linii regularnej (w tym przypadku - do PKM Pępowo).

759. Piszę jako nowa mieszkanka Rumi dzielnicy Nowe Janowo. Jestem zaskoczona, że w tak prężnie rozwijającym się mieście Rumia są tak fatalne połączenia lokalne autobusowe. Powstaje wiele nowych budynków, osiedli, a mimo to komunikacja a w zasadzie częstotliwość odjazdu autobusów jest porażająca. Autobusy linii J czy 86 od strony Dębogorza jeżdżą co godzinę. Mieszkańcy są zmuszeni pokonywać krótkie odległości samochodem, mimo że wystarczyłoby zwiększenie częstotliwości odjazdów autobusów. Po wielu rozmowach z mieszkańcami Rumi Nowe Janowo proszę Państwa o pochylenie się nad tym tematem. Proszę zweryfikować jaka jest częstotliwość odjazdów autobusów linii 86 czy J, które przemieszczają się po głównych ulicach Rumi, kiedy to dzieci muszą dojechać do szkoły, osoby starsze czekają godzinami na przystanku by przedostać się 3 przystanki dalej. Proszę zatem o informację czy zamierzają Państwo coś zrobić z tym problemem biorąc pod uwagę fakt rozwoju dróg i całej aglomeracji Rumi. Liczę na poważne potraktowanie mojej wiadomości.

SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego będzie jednym z obowiązkowych wskaźników, którego wzrost będą musiały wykazywać samorzady OMGGS - wpłynie to polepszenie oferty transportu zbiorowego w metropolii. Dodatkowo, w działaniach proponujemy organizację linii dowozowych do węzłów przesiadkowych oraz docelową integrację linii autobusowych i kolejowych. Informacja dotycząca konkretnych linii została przekazana do organizatorów PTZ (UM Wejherowo, ZKM Gdynia). SUMP OMGGS ma charakter dokumentu strategicznego i nie są w nim szczegółowo planowane wszystkie połączenie publicznego transportu zbiorowego w OMGGS - to będzie zadanie

		samorządów tworzących metropolię.
760.	<p>Wniosek do „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040”</p> <p>W związku z rozpoczęciem opracowania projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040” chciałbym zgłosić wnioski dotyczące zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mające na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Głównym założeniem jest zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego, a także form aktywnej mobilności.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w postaci budowy Kolejowej Obwodnicy Gdyni, czyli kolejowego połączenia linii PKM z linią kolejową nr 202, pomiędzy Rumią a Gdynią. Propozycje możliwego przebiegu nowej trasy pokazano na mapie stanowiącej Załącznik nr 1. 2. Budowa przystanku kolejowego na linii SKM Gdynia Mireckiego (por. Załącznik nr 2). 3. Budowa węzła integracyjnego (SKM/ZKM/Fala) przy skrzyżowaniu Estakady Kwiatkowskiego z ulicą Morską, w okolicy przystanku SKM Gdynia Grabówek. (por. Załącznik nr 3). 4. Budowa przystanków autobusowych (przesiadkowych) na Obwodowej Trójmiasta, przy każdym węźle drogowym, razem z infrastrukturą dostępową dla pieszych i rowerzystów (por. Załącznik nr 4). 5. Budowa dróg rowerowych wzdłuż dróg ekspresowych (S6, S7) i estakad (Estakada Kwiatkowskiego w Gdyni). <p>Ad.1 Rozbudowa sieci kolei metropolitalnej umożliwiłaby lepsze skomunikowanie zachodnich dzielnic Gdyni (Wiczlino, Chwarzno) z resztą aglomeracji trójmiejskiej. Alternatywna trasa kolejowa byłaby rozwiązaniem częściowym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych powstających na linii SKM na skutek remontów, awarii bądź wypadków komunikacyjnych.</p> <p>Ad. 2 Budowa przystanku kolejowego Gdynia</p>	<p>Uwaga 1 i 2: Wskazywany we wniosku konkretne propozycje inwestycji kolejowych powinny zostać przedstawione przede wszystkim podmiotom odpowiedzialnym bezpośrednio za planowanie i nadzór nad realizacją przedsięwzięć infrastrukturalnych dotyczących tego środka transportu - PKP PLK, czy Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Pomorskiego (raport z konsultacji, wraz z uwagami będzie ogólnodostępny również dla tych podmiotów). Niemniej jednak, wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS zagwarantuje zwiększenie wpływu władz samorządów szczebla lokalnego, a także reprezentującym je organizacjom jednostek samorządu terytorialnego na działania różnych podmiotów w zakresie planowania i realizacji inwestycji kolejowych. Zakładamy, że dzięki temu łatwiej będzie można inicjować dyskusję nad zasadnością realizacji określonych inwestycji w infrastrukturę kolejową, takich jak te przez Pana przedstawione. Działaniem uzupełniającym, pozostającym w gestii samorządów i proponowanym w SUMP OMGGS jest poprawa dostępu do przystanków kolejowych (drogi rowerowe, piesze, parkingi P+R i B+R) i integracja linii autobusowych z połączeniami kolejowymi.</p> <p>Uwaga 3: W SUMP został zaplanowany</p>

Mireckiego na linii SKM wychodzi naprzeciw potrzebom mieszkańców dzielnicy Grabówek, i jest naturalnym uzupełnieniem sieci przystanków.

Ad. 3

Budowa węzła integracyjnego (SKM/ZKM/Fala) przy skrzyżowaniu Estakady Kwiatkowskiego z ulicą Morską, w okolicy przystanku SKM Gdynia Grabówek, byłoby odpowiedzią na potrzeby mieszkańców północnych dzielnic Gdyni. Jest to najkrótsze i najszybsze połączenie sieci komunikacji miejskiej (ZKM Gdynia) z siecią komunikacji regionalnej (SKM). Obecnie korzystanie z tego połączenia jest bardzo utrudnione ze względu na brak odpowiedniej skomunikowania z liniami autobusowymi oraz brak infrastruktury, czyli parkingów dla samochodów i rowerów.

Ad. 4

Budowa przystanków przesiadkowych dla komunikacji autobusowej na węzłach Obwodowej Trójmiasta byłoby szansą na rozbudowę sieci komunikacji publicznej w oparciu o drogę szybkiego ruchu S6/S7. Gdyby istniała pospieszna linia autobusowa np. z Rumi, której trasa przebiegałaby przez wszystkie węzły Obwodowej (aż do węzła Rusocin), to ilość pojazdów samochodowych na Obwodowej uległaby drastycznemu zmniejszeniu. Większość powstających miejsc pracy lokuje się aktualnie wokół Obwodowej Trójmiasta, a połączenia autobusowe przebiegają równoleżnikowo. Uruchomienie linii pospiesznej na trasie S6/S7 otworzyłoby drugi „kręgosłup komunikacyjny” metropolii trójmiejskiej. Możliwość przesiadki na obecnie funkcjonujące linie dałaby alternatywę dla dojazdu indywidualnego.

Uwaga! Istotne jest, aby przystanki były częścią Obwodowej Trójmiasta, żeby nie było konieczności zjazdów z trasy szybkiego ruchu.

Tylko w ten bowiem sposób zapewnimy odpowiednie parametry linii pospiesznej.

Połączenie z istniejącymi drogami poprzecznymi powinno być w formie chodnika/drogi rowerowej.

Załącznik graficzny do uwagi znajduje się w punkcie 10.3.

w tym miejscu węzeł przesiadkowy. Do każdego z węzłów zarekomendowano dowiązanie połączeniami autobusowymi. Szczegółowa koncepcja połączeń pozostaje w gestii organizatora przewozów.

Uwaga 4:

Aktualne obciążenie linii funkcjonujących na Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta wskazuje na ograniczoną zasadność dalszego rozwoju tej koncepcji. Możliwe jest oczywiście poprowadzenie takich linii jednak z koniecznością zjazdu z węzłów na drogi niższego rzędu - nie jest możliwe zlokalizowanie przystanków bezpośrednio na drodze ekspresowej. Choć na drogach serwisowych można poddać analizie możliwość zlokalizowania tego rodzaju przystanków, tak np. na węzle Karczemki jest to niemożliwe.

Uwaga 5: Propozycje dróg rowerowych w ciągu trasy S6 i Estakady Kwiatkowskiego zawarto w Diagnostyce oraz na mapach docelowej sieci rowerowej OMGGs. Trasa wzdłuż S7 została zaproponowana "opcjonalnie" jako godna rozważenia wizja, którą należy poddać dyskusji - przede wszystkim pod kątem rozważenia na jakim odcinku (odcinkach) taką trasę realizować oraz możliwości ich realizacji.

761. Niniejszym zgłaszam wnioski do PZM.

WNIOSEK nr 1.

Wnoszę o umożliwienie Mieszkańcom Dzielnicy Osowa bezpieczne połączenie pieszo/rowerowe nad/pod Obwodnicą Trójmiejską. Ani na

"WNIOSEK 1:

W przygotowywanym opracowaniu kwestia trudności w przekraczaniu pieszo/rowerem trasy S7 jest potraktowana jako jeden z głównych priorytetów.

wiadukcie w ciągu ul. Spacerowej ani w ciągu ul. Wodnika (na wysokości Sell Grosa) nie ma ani ścieżki rowerowej ani chodnika. Wprawdzie w tym drugim przypadku (ul. Wodnika) w ciągu wiaduktu jest wąskie przejście, ale jest to raczej przejście techniczne, gdyż nie spełnia to normatywu szerokości dla chodnika, co również ma znaczenie dla mieszkańców rejonu ulicy Owczarnia. Brak tych połączeń czyni próby przedostania się z dzielnicy Osowa do Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i dalej do Sopotu czy do Oliwy bardzo niebezpiecznymi. Uważam, że pilnie trzeba zrealizować tą inwestycję, tym bardziej że w ostatnim czasie przystosowano ul. Kościerską prowadzącą przez las do Oliwy do jazdy rowerem (za co chwala), a do pełni szczęścia brakuje jeszcze urządzenie fragmentu tej ulicy i ul. Owczarnia od wiaduktu do lasu. Gdy zaś chodzi rejon ul. Spacerowej może warto rozważyć urządzenie tunelu pod Obwodnicą w ciągu ul. Juraty, która zanim została zbudowana Obwodnica, prowadziła do Gołębiewa (co dokładnie widać na starych mapach). A stamtąd są już w lesie znakomite trasy asfaltowe prowadzące do Sopotu. Urządzenie przejścia tunelowego w tym miejscu dodatkowo umożliwiłoby migrację zwierzyny leśnej między częściami rozciętego kompleksu leśnego. Może tą kwestią warto zainteresować i wciągnąć do współpracy Lasy Państwowe.

WNIOSEK nr 2.

Wszyscy wiemy jakie są korki na ul. Spacerowej i wiadomo nie od dziś, że problem trzeba rozwiązać. Najlepszym rozwiązaniem byłoby urządzenie BUSpasów. Ma to jednak sens tylko w sytuacji dwóch BUSpasów, bo jeden nie rozwiąże problemu. Zdaję sobie sprawę, że jest to rozwiązanie kosztowne. Więc może warto przeanalizować, czy budowa linii tramwajowej nie byłaby rozwiązaniem korzystniejszym z ekonomicznego i ekologicznego punktu widzenia.

WNIOSEK nr 3

Funkcjonująca linia autobusowa nr 210 łącząca naszą dzielnicę z Portem Lotniczym i centrum Gdańska jest bardzo potrzebna. Jednak ulice: Galaktyczna (na fragmencie), Radarowa, Radiowa i Spadochroniarzy (w Klukowie) wymagają pilnej modernizacji ze względu na zbyt małą szerokość pasów jezdni, brak chodników i ścieżek

Położono szczególny nacisk, aby działania były ukierunkowane głównie m.in. właśnie na rozbudowę infrastruktury w taki sposób, aby ułatwić tę przeprawę w kilku punktach." Na mapach propozycji docelowej sieci rowerowej (w której znajdować się będą także drogi dla pieszych i rowerów) uwzględniono proponowane przejazdy.

WNIOSEK 2:

Obecnie na zlecenie Miasta Gdańska opracowywana jest koncepcja pasa autobusowego w ul. Spacerowej. Jest ona również wpisana do SUMP.

WNIOSEK 3:

Wstępne analizy wykazują brak zasadności budowy linii tramwajowej wzdłuż al. Żołnierzy Wyklętych przy jednoczesnych planach budowy linii tramwajowej Nowa Abrahama.

W SUMP OMGGS wpisane są działania związane z rozwojem i modernizacją infrastruktury rowerowej i pieszej.

	<p>rowerowych. Ponadto stan nawierzchni jest zły i powoduje zapewne szybsze zużycie autobusów. I co do zasady w mieście w pierwszej kolejności powinny być remontowane te ulice, po których kursuje komunikacja zbiorowa. Może warto i w tym przypadku przeanalizować, czy możliwe i uzasadnione ekonomicznie i ekologicznie byłoby zastąpienie fragmentu trasy autobusu 210 linią tramwajową np. począwszy od skrzyżowania Al. Żołnierzy Wyklętych i Al. Grunwaldzkiej (przy Galerii Bałtyckiej).</p>	
<p>762.</p>	<p>Dzień dobry, Pisze odnośnie do konsultacji społecznych dotyczących transportu publicznego.</p> <p>Moim zdaniem oraz zdaniem moich znajomych bardzo przydatne byłoby doprowadzenie linii SKM do Pruszcza Gdańskiego. Ponadto na ulicy Raciborskiego warto by rozważyć stworzenie bus pasu. Pozdrawiam</p>	<p>Odnosnie SKM do Pruszcza Gdańskiego. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zawiera cele i działania mające na celu poprawę jakości i zasięgu połączeń kolejowych umożliwiających szybki dojazd do miast rdzenia OMGGS. Dokument zauważa też problem braku wystarczającego wpływu władz lokalnych na kształt i specyfikę funkcjonowania transportu kolejowego w Obszarze Metropolitalnym. W dokumencie przez nas przygotowanym zakładamy m.in. utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego oraz współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy szczebla lokalnego. Powinno to doprowadzić do zwiększenia wpływu m.in. władz miast OMGGS na działalność przewoźników kolejowych, a co za tym idzie także na standard i zasięg świadczonych przez nich usług. Wdrożenie postanowień PZMM powinno doprowadzić do rozwoju i poszerzenia zasięgu kolei aglomeracyjnej na terenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot.</p> <p>Buspas w ciągu ul. Raciborskiego, o ile funkcjonalnie miałby pewien sens (szybki dowóz mieszkańców Rotmanki do linii kolejowej), nie spełnia wymagań dotyczących</p>

		<p>minimalnej liczby kursów autobusów w ciągu godziny, aby zasadne było jego utworzenie.</p>
<p>763.</p>	<p>Dzień dobry, mieszkam na Czaplach blisko Leźna, pracuję na Szadółkach, dziecko uczęszcza do szkoły na Kokoszkach. Autobus 268 zatrzymuje się daleko ode mnie. Gdyby dojeżdżał do ronda, moglibyśmy zmienić auto na autobus. Autobus zatrzymuje się przy samej szkole, a ja mogłabym przesiąść się na 120, którym dojechałabym do pracy. Czasem dziecko wraca ze szkoły Gryfem i niestety z powodu braku chodnika, jest narażony na niebezpieczeństwo. Czujemy się pozbawieni możliwości dojazdu komunikacją. Z poważaniem</p>	<p>SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego będzie jednym z obowiązkowych wskaźników, którego wzrost będą musiały wykazywać samorzady OMGGS - wpłynie to na polepszenie oferty transportu zbiorowego w metropolii. Informacja dotycząca konkretnych linii została przekazana do organizatorów PTZ (ZTM w Gdańsku). SUMP OMGGS ma charakter dokumentu strategicznego i nie są w nim szczegółowo planowane wszystkie połączenie publicznego transportu zbiorowego w OMGGS - to będzie zadanie samorządów tworzących metropolię. Działania proponowane w SUMP OMGGS odnoszą się również do kwestii bezpieczeństwa (audyty i uspokajanie ruchu) oraz poprawa istniejącej i budowa nowej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.</p>
<p>764.</p>	<p>Proponuję aby UM Sopot ufundował lub zgłosił do SKM trójmiejskiej, aby zamontowali tablice informacyjnie SKM (o odjazdach kolejek SKM) w tunelu przy UM Sopot, tak, aby można było, zobaczyć o której odjeżdża kolejka bez wchodzenia do góry na peron. Można by wówczas już w tunelu sprawdzić, z którego peronu pociąg szybciej pojedzie, PR czy SKM do Gdańska lub Gdyni, albo czy jest czas na małe zakupy, albo czy</p>	<p>Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zawiera cele i działania mające na celu poprawę jakości transportu kolejowego o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym w OMGGS. Dokument zauważa też problem braku wystarczającej integracji pomiędzy różnymi środkami transportu, jak również w</p>

w ogóle nie trzeba się spieszyć.

Takie tablice są zamontowane w tunelu pod peronami w Gdańsku Głównym, i innym przystankach. Dobrze by było, gdybyśmy je także mieli w Sopocie, przy wejściu od Urzędu Miasta Sopot.

Taki pomysł, aby jeszcze polepszyć transport i komunikację, dla tych, co dbają o środowisko, lub nie mają pieniędzy, ulepszenie transportu SKM i PR - o drobiazg.

Załącznik graficzny do uwagi znajduje się w punkcie 10.4.

zakresie nowoczesnej informacji pasażerskiej. Projekt PZMM zakłada realizację celu operacyjnego, jakim jest utworzenie zintegrowanego systemu informacji. W zakres tego celu wchodzi działanie, którym jest opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej, również w zakresie informacji na przystankach. Zarządzanie jego funkcjonowaniem z poziomu Obszaru Metropolitalnego ułatwi realizację inwestycji o charakterze przez Panią przedstawionym.

765. Mam tylko jedną uwagę dotyczącą transportu publicznego na terenie metropolii. Skupiamy się tylko na obszarze Trójmiasta i sąsiednich gmin, gdzie transport publiczny jest w miarę dobrze zorganizowany. Natomiast traktujemy po macoszemu obszary peryferyjne, które z racji swego położenia powinny mieć o wiele lepiej zorganizowany transport publiczny. Niestety władze lokalne, piszę tu o władzach powiatu kartuskiego czy Gminy Stężyca, nie traktują tej sprawy poważnie. Na przykład Gmina Stężyca woli dokładać do dowożenia młodzieży z sąsiednich gmin do SMS-a niż zajmować się kwestią w jakich warunkach dojeżdża do szkół ponadpodstawowych np. do Kartuz, młodzież z terenu Gminy Stężyca. Chodzi mi o linię autobusową nr 7 Sulęczyńsko-Kartuska, obsługiwana przez przedsiębiorstwo Gryf. Przed godz. 7, czyli w tym czasie, kiedy młodzież dojeżdża do szkół na tej linii kursują trzy autobusy:

- jeden wyjeżdża z Sulęczyń,;
- drugi z Mściszewic,
- trzeci z Kamienicy Szlacheckiej,

- plus w Brodnicy Górnej dołącza do nich autobus linii nr.13, który zabiera pasażerów z tej miejscowości, gdyż trzy autobusy linii nr 7 nie mają już miejsca. Dojeżdżając do Kartuz wszystkie cztery autobusy są już przepełnione, ponad normy. Podobna sytuacja ma miejsce, gdy młodzież wraca ze szkół. Nikt nie pomyślał o tym, że zrobić dodatkowy kurs np rozpoczynający trasę w Klukowej Hucie, dalej przez Stężycę, Zgorzałę i w Brodnicy Górnej zabierający pasażerów z tej miejscowości. Dzięki

Dokument proponuje, aby system transportu zbiorowego funkcjonował w oparciu o multimodalne węzły przesiadkowe, szczególnie umożliwiające przesiadkę na kolej oraz proponowane autobusowe linie metropolitalne. Jednym z celów SUMP OMGGs jest również poprawa dostępności do transportu zbiorowego w zakresie lokalizacji przystanków oraz częstotliwości kursów. Realizacja tego działania będzie sprzyjała rozwiązaniu problemu wskazanego przez autora uwagi. Dodatkowo, dla obszarów wskazanych w uwadze dokument proponuje jako jedno z rozwiązań wdrożenie linii transportu na żądanie. Oznacza to uruchamianie linii transportu zbiorowego w momencie, kiedy występuje zapotrzebowanie na przejazd (zależnie od systemu zapotrzebowanie należy zgłosić z odpowiednim wyprzedzeniem). Szczegółowe analizy i wnioski w zakresie możliwości uruchomienia transportu na żądanie powinny zostać zawarte w planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

<p>temu dodatkowemu połączeniu miejscowości położone na trasie Klukowa Huta - Stężyca, a także Stężyca (siedziba gminy) i Zgorzałe uzyskałyby bezpośrednie połączenie ze stolicą powiatu. Obecnie rano Stężyca ma dwa połączenia z Kartuzami, ale przebiegające nie bezpośrednio tylko przez Gołubie, czyli dłuższą trasą. Nie mówiąc już o tym, że młodzież uczęszczająca do szkół w Kartuz, a zamieszkująca w miejscowościach położonych na trasie Klukowa Huta-Stężyca, musi być dowożona do Klukowej Huty, żeby dojechać do szkoły w Kartuzach. Nie mówię tu o dodatkowych kursach do Kościerzyny czy synchronizacji transportu autobusowego z PKM, przy wykorzystaniu np. węzła integracyjnego w Gołubiu.</p>	<p>SUMP nie jest tego rodzaju dokumentem. Uwaga w zakresie konkretnych połączeń została przekazana do organizatora transportu zbiorowego.</p>
<p>766. Zwracamy się z prośbą o wydłużenie trasy autobusu miejskiego ZTM Gdańsk linii 167, tak aby np. co drugi kurs odbywał się przez Leżno i Czaple. Zmiana trasy autobusu linii 167 oznaczałaby jej wydłużenie o niespełna 6 km i umożliwiłaby korzystanie z dotychczasowej pętli autobusowej w Bysewie.</p> <p>W Leżnie i Czaplach w szybkim tempie przybywa mieszkańców (obecnie Sołectwa Leżno i Czaple liczą blisko 3 tysiące mieszkańców), a istniejąca komunikacja publiczna nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Autobus linii 801 Gryf nie obsługuje Czapli, ponadto wysokie ceny biletów powodują, że nieoptyczne jest korzystanie z tego środka komunikacji, aby dostać się np. do przystanków PKM (w perspektywie najbliższych lat - PKM w Leżnie, na planowanej do rewitalizacji linii kolejowej nr 234).</p> <p>W załączeniu korespondencja z Burmistrzem gminy Żukowo oraz ZTM Gdańsk. Problem do dziś nie został rozwiązany, ponieważ gmina Żukowo nie jest w stanie przeznaczyć potrzebnych środków finansowych na wydłużenie tej linii. Załącznik graficzny do uwagi znajduje się w punkcie 10.5.</p>	<p>SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego będzie jednym z obowiązkowych wskaźników, którego wzrost będą musiały wykazywać samorzady OMGGS - wpłynie to na polepszenie oferty transportu zbiorowego w metropolii. Dodatkowo w dokumencie położyliśmy nacisk na poprawę połączeń pomiędzy miastami i strefami podmiejskimi. Informacja dotycząca konkretnych linii została przekazana do organizatorów PTZ (lokalnych władz i ZTM w Gdańsku). SUMP OMGGS ma charakter dokumentu strategicznego i nie są w nim szczegółowo planowane wszystkie połączenie publicznego transportu zbiorowego w OMGGS - to będzie zadanie samorządów tworzących metropolię - a jedynie</p>

	wyznaczany kierunek działań i kluczowe inwestycje.
<p>767. Z uwagi na silny rozwój gminy Przodkowo istnieje potrzeba wsparcia komunikacją publiczną trasy Kartuzy- Przodkowo- Pępowo- Banino- Gdańsk Wrzeszcz jak i Kartuzy- Przodkowo- Gdynia na tej trasie nie jedzie żaden bezpośredni autobus.</p> <p>Na chwilę obecną połączenie do Gdańska Wrzeszcza jest uzależnione od jednego przewoźnika na tej trasie, linii prywatnej GRYF która dyktuje warunki przejazdu w naszej gminie. Mieszkańcy Przodkowa jak i okolic powinni mieć możliwość bezproblemowego dojazdu do Trójmiasta. Młodzież szkolna jak i studenci skarżą się na koszarne dojazdy, powodem jest zbyt rzadka częstotliwość kursowania autobusu linii 810 GRYF jak ich wygórowana cena przejazdu. W niedzielę i Święta nie jesteśmy w stanie wyostać się z naszej wsi, gdyż komunikacja w te dni nie kursuje. Marzeniem mieszkańców Przodkowa jak i okolic jest mieć do dyspozycji autobus miejski który będzie łączył gminę Przodkowo z Gdańskiem.</p>	<p>Odpowiedzią na poruszaną kwestię jest propozycja wprowadzenia linii metropolitalnych (m.in. na trasie z Przodkowa do Gdańska), kursujących we wszystkie dni tygodnia, oraz - docelowo - jednego organizatora transportu dla OMGGS. Jest to jednak perspektywa najbliższych lat, bo zależna jest od uzyskania przez samorządy OMGGS dodatkowego dofinansowania wynikającego z powołania ustawą związku metropolitalnego. Obecnie funkcjonująca linia 810 jest linią użyteczności publicznej, uwaga zostanie więc przekazana do organizatora transportu (UMWP).</p>
<p>768. Szanowni Państwo! W imieniu Stowarzyszenia "Rowerowa Gdynia", w odpowiedzi na komunikat zamieszczony na stronie https://www.metropoliagdansk.pl/metropolitalne-wiadomosci/masz-pomysl-jak-ulepszyc-transport-publiczny-zglos-swoje-uwagi-do-planu-zrownowazonej-mobilnosc-i-wzajemnych-oddziaływań w załączeniu przedkładam wnioski do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Wnioski dotyczące Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot</p> <p>Pełna treść uwagi znajduje się w punkcie 10.6.</p>	<p>W Diagnozie, PZMM, Planie Działań i wszelkich dokumentach powiązanych uwzględniona została charakterystyka całego terenu OMGGS, łącznie z podziałem na poszczególne strefy funkcjonalne (w tym rdzeń, miasta okołordzeniowe itd.) i uwzględnieniem m.in. demografii, układu przestrzennego, aktualnych przepływów oraz wzajemnych oddziaływań. Podobnie, wszelkie opracowania, zalecenia i propozycje rozwojowe uwzględniają zasady C.R.O.W., przy czym spójność i bezpośredniość była kluczowa, co można zauważyć choćby czytając Diagnozę. Większość z postulowanych połączeń rowerowych została już na etapie Diagnozy uwzględniona w koncepcji docelowej sieci rowerowej OMGGS. Wybrane połączenia dodano na etapie uwzględniania</p>

niniejszych uwag. Część uwzględniono jedynie w formie propozycji budowy dodatkowych przejazdów pod/nad S7, jako element już istniejących tras leśnych itp. Część zaś nie została uwzględniona za względu na wymiar lokalny, który nie koresponduje z PZMM OMGGS, który jest dokumentem metropolitalnym o adekwatnym do skali poziomem szczegółowości.

Poza lobbowaniem spójności i zgodności z jak najwyższymi standardami całego planu rozwoju sieci rowerowej OMGGS, we wszystkich opracowaniach PZMM podkreślana jest również konieczność ograniczania ruchu drogowego (w tym zwężanie dróg, zmiana pasów na BUSpasy, zakazy wjazdów w wybrane miejsca, uspokajanie ruchu czy też oddawanie przestrzeni - obecnie drogowej - pieszym i rowerzystom), ale także rozwój transportu publicznego jako integralnego, kluczowego elementu zrównoważonej sieci transportowej.

Analogiczne do proponowanych, wskaźniki SUMP OMGGS zostały uwzględnione w głównym dokumencie planu w punkcie "Wskaźniki" (z opisem, który umożliwia ich obliczenie), w tym kluczowy wskaźnik, jakim jest modal split - w kierunku zwiększania udziału podróży pieszych, rowerowych i transportem publicznym. Zawarto tam również ramy czasowe.

Opracowanie „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów

		<p>funkcjonalnych w województwie pomorskim” zostało w dokumentacji PZMM uwzględnione, a wręcz wnikliwie i krytycznie opisane w Diagnozie. Propozycje rozwojowe z tego opracowania zostały uwzględnione na mapie docelowej sieci rowerowej OMGGS.</p>
769.	<p>Dzień dobry</p> <p>Przesyłam dwa wnioski do „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040”.</p> <p>Wniosek o wydłużenie ścieżki rowerowej.</p> <p>Wnioskuje o wydłużenie ścieżki rowerowej z Żukowa do Lnisk (Firma Leo) z odnogą na Niestępowo w pierwszym etapie a w drugim etapie do Gdańsk Kokoszki przez Leżno wzdłuż drogi krajowej nr 7. Było by to idealnym połączeniem Gdańska z Kaszubami.</p> <p>Wniosek o przedłużeniu linii autobusowej nr 174.</p> <p>Wnioskuje o przedłużeniu linii autobusowej nr 174 do Żukowa. Obecne kursy, które kończą się na przystanku Otomin pętla byłyby przedłużone do Starej Piły a te, które obecnie kończą się w Starej Pile byłyby przedłużone do Żukowa (pętla autobusu 126). Jednocześnie, żeby niepotrzebnie, nie wydłużać linii autobusowej wszystkie kursy w stronę Gdańska kończyłyby się na Ujeścisku. Po dokonaniu tych zmian Żukowo byłoby połączone z Gdańskiem przez dwie linie nr 174 i 126 i jednocześnie mogłoby się stać granicą taryfową do wspólnego biletu metropolitalnego. Wnioskuje również o zwiększoną częstotliwość kursów w dni wolne od pracy. Obecne dwa kursy na cały dzień to jest lekkie nieporozumienie.</p>	<p>"Wniosek 1: ścieżka rowerowa na odcinku Żukowo - Gdańsk wzdłuż DK7 jest uwzględniona w planie mobilności. Odnoga na Niestępowo nie, ale można ją faktycznie uwzględnić, skoro jest zapotrzebowanie na taką inwestycję".</p> <p>Wniosek 2: SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego będzie jednym z obowiązkowych wskaźników, którego wzrost będą musiały wykazywać samorządy OMGGS - wpłynie to na polepszenie oferty transportu zbiorowego w metropolii. Dodatkowo w dokumencie położyliśmy nacisk na poprawę połączeń pomiędzy miastami i strefami podmiejskimi. Informacja dotycząca konkretnych linii została przekazana do organizatorów PTZ (lokalnych władz i ZTM w Gdańsku). SUMP OMGGS ma charakter dokumentu strategicznego i nie są w nim szczegółowo planowane wszystkie połączenie publicznego transportu</p>

		<p>zbiorowego w OMGGS - to będzie zadanie samorządów tworzących metropolię - a jedynie wyznaczany kierunek działań i kluczowe inwestycje.</p>
770.	<p>W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej przekazujemy treść korespondencji z Polregio zakład pomorski oraz kopie wysłanej kopii dezyderaty do właściwych organów samorządów lokalnych miast Rumia i Reda ws. organizacji przewozów kolejowych świadczonych przez POLREGIO na terenie obu miast, gdzie organizatorem jest Urząd Marszałkowski w Gdańsku.</p> <p>Problem: część pociągów regionalnych nie zatrzymuje się na stacjach w Redzie i Rumi, co jest bardzo niekorzystne dla mieszkańców.</p> <p>Prosimy włączyć jako postulat do opracowania projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040” oraz sporządzenia prognozy jego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Obecnie czekamy na odpowiedź z Urzędu Marszałkowskiego w Gdansk w przedmiotowej sprawie do którego zwróciliśmy się z pytaniem o sposób rozwiązania kryzysowej sytuacji z jaką mamy do czynienia naszym zdaniem. Powrócimy z odpowiedzią UM w Gdańsku, kiedy napłynie.</p> <p>Załącznik graficzny do uwagi znajduje się w punkcie 10.7.</p>	<p>Postulat dotyczący wpisania do dokumentu strategicznego obejmującego swoim zakresem cały Obszar Metropolitalny Gdańsk - Gdynia - Sopot kwestii zatrzymywania się określonych pociągów na stacjach w Rumi i Redzie jest zbyt szczegółowy, aby znalazł się w opracowaniu mającym wytyczać kierunki rozwoju mobilności w OMGGS w perspektywie 2030 i 2040 r. Jednak uwaga ta jest wyrazem pewnej sytuacji, którą zaproponowane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej działania mają rozwiązać. Chodzi mianowicie o zbyt mały wpływ samorządów lokalnych na funkcjonowanie i ofertę transportu kolejowego o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym. Obecnie w większości przypadków pozostawione jest to w gestii Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego jako organizatora przewozów kolejowych o charakterze wojewódzkim. Marszałek jest odpowiedzialny za kształtowanie oferty przewozowej poprzez zamawianie odpowiedniej liczby pociągokilometrów i dopłacanie przewoźnikowi do wykonanej pracy przewozowej. Fakt ten sprawia, że często w takich sytuacjach brakuje dopasowania oferty kolejowej do realnych potrzeb przewozowych i problematycznych posunięć, takich jak w zgłoszonym piśmie. Zaproponowane w Planie działania, takie jak utworzenie Metropolitalnego/Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego,</p>

	<p>wprowadzenie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy lokalne, czy podejmowanie współpracy na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS, mają doprowadzić do lepszego zgrania potrzeb na poziomie lokalnym z usługami dostarczonymi przez przewoźnika. Do tego czasu pozostają właściwie wyłącznie działania "miękkie", takie właśnie jak zwracanie uwagi na problem organizatora wojewódzkiego transportu kolejowego poprzez pisma, monity, spotkania itd.</p>
<p>771. Szanowni Państwo, W trakcie przeglądania strony Gminy Wejherowo znalazłem informację dot. możliwości złożenia uwag do „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040”. Zdaję sobie sprawę z tego, że termin był do 12.12.2022 r. ale temat transportu publicznego z którym "odbijam się od ściany" w Gminie Wejherowo jest dla mnie bardzo ważny. Dlatego też proszę o możliwość przedłożenia uwag dot. braku efektywnego transportu publicznego w północnej części Gminy (wiejskiej) Wejherowo. Jestem mieszkańcem wsi Zbychowo, kiepsko skomunikowanej przez PKS. Jeżeli nie ma się samochodu to jest się praktycznie wykluczonym komunikacyjnie. PKS jeździ głównie z uczniami, do lekarza czy pracy nie ma, jak dojechać poza godzinami i terminami nauki szkolnej. W niedziele i święta nie ma żadnej komunikacji a w soboty są tylko 4 połączenia/kursy. Najprostszym i najtańszym sposobem likwidacji problemu po pierwsze byłoby przedłużenie linii autobusowej MZK Wejherowo nr 11 z sąsiedniej wsi Gniewowo przez Zbychowo do Nowego Dworu Wejherowskiego (do szkoły) i z powrotem. Ma to tę dodatkową zaletę, że autobus jest skomunikowany z dworcem PKP w Wejherowie i po drodze można też wysiąść na przystanek SKM w Wejherowie Śmiechowie. Ograniczyłoby to znacznie ruch samochodowy na oba przystanki kolejowe i z powrotem. Po drugie można wydłużyć kursowanie linii nr 17 z Redy przez Gniewowo, Zbychowo do istniejącej pętli autobusowej w</p>	<p>SUMP OMGGS zakłada poprawę dostępności do transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę lokalizację przystanku a także liczbę kursów jakim obsługiwany jest dany przystanek, a także poprawę jakości dróg pieszych obsługujących przystanki transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego będzie jednym z obowiązkowych wskaźników, którego wzrost będą musiały wykazywać samorządy OMGGS - wpłynie to na polepszenie oferty transportu zbiorowego w metropolii. Dodatkowo w dokumencie położyliśmy nacisk na poprawę połączeń pomiędzy miastami i strefami podmiejskimi, co odnosi się do problemu wskazanego przez autora uwagi. Informacja dotycząca konkretnych linii została przekazana do organizatorów PTZ (UM Wejherowo). SUMP OMGGS ma charakter dokumentu strategicznego i nie są w nim szczegółowo planowane wszystkie połączenie publicznego transportu zbiorowego w OMGGS - to będzie zadanie</p>

Reszkach i z powrotem. Linia 17 kończy i zaczyna kursowanie przy dworcu PKP w Redzie.	samorządów tworzących metropolię - a jedynie wyznaczany kierunek działań i kluczowe inwestycje.
---	---

8.3. Spotkanie otwarte w ramach III etapu konsultacji społecznych

O środowisku i zdrowiu mieszkańców metropolii w kontekście codziennych wyborów mobilnościowych rozmawiali uczestnicy ostatniego już spotkania organizowanego w ramach konsultacji społecznych projektu SUMP OMGGS. Spotkanie, przeprowadzone 30 sierpnia było częścią trzeciego etapu konsultacji społecznych SUMP OMGGS, który przeprowadzany jest w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Podczas spotkania zaprezentowane zostały zaplanowane w SUMP OMGGS działania, przy szczególnym uwzględnieniu ich efektów i korzyści dla mieszkańców.

W spotkaniu konsultacyjnym udział wzięło ponad 20 osób. Odbyło się ono w formule online, na platformie Teams, gdzie każdy z uczestników mógł zgłosić swoje uwagi do prezentowanego projektu SUMP OMGGS.

Spotkanie rozpoczęło się od podsumowania prac wykonanych na poszczególnych etapach opracowywania dokumentu SUMP OMGGS. Zaprezentowane zostały cele i działania proponowane w ramach Planu oraz możliwe konsekwencje środowiskowe, związane z jego wdrożeniem. Głównym efektem realizacji założeń planu ma być redukcja emisji gazów cieplarnianych, z obecnego poziomu 1,36 do 0,99 t CO₂/mieszkańca w perspektywie 2040 oraz redukcja zanieczyszczeń powietrza.

Prezentacja została podzielona na 6 części odpowiadających pakietom działań wypracowanych w SUMP. Poniżej prezentujemy poszczególne pakiety z uwzględnieniem wpływu proponowanych w nich działań na środowisko wraz z komentarzami zgłaszanymi przez uczestników podczas spotkania.

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Proponowane w pierwszym pakiecie działania, to wszystkie te które związane są ze współpracą zarządców oraz organizatorów transportu zbiorowego. Efektem ich realizacji ma być przede wszystkim integracja taryfowa i biletowa, harmonizacja rozkładów jazdy oraz wspólny bilet pozwalający na komfortowe i szybsze przemieszczanie się. W założeniu wprowadzone w ramach SUMP zmiany organizacyjne dążące do współpracy w organizacji i zarządzaniu transportem zbiorowym mają spowodować, że zwiększy się udział transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców metropolii, a tym samym zmniejszy się emisja szkodliwych substancji generowanych przez transport. Przyjmując w SUMP kolej jako podstawę dla rozwoju transportu OMGGS, konsekwencją, związaną z realizacją działań pakietu 1, jest możliwy negatywny wpływ na środowisko i krajobraz spowodowany realizacją inwestycji liniowych.

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

Drugi pakiet koncentruje się na działaniach związanych z podniesieniem komfortu podróży transportem zbiorowym. Proponowane w nim działania dotyczą rozmieszczenia i dostępności przystanków transportu zbiorowego, dopasowania połączeń i tras przejazdu do użytkowników czy zmniejszenia kosztów i podniesienia komfortu podróży. Podobnie jak w przypadku realizacji działań z pakietu 1, optymalizacja i realizacja nowych połączeń transportu zbiorowego, buspasów i nowych linii tramwajowych ma prowadzić do zwiększenia atrakcyjności podróży transportem zbiorowym i ograniczenia emisji szkodliwych substancji przez transport.

Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Działania pakietu trzeciego związane są z poprawą dostępności do węzłów integracyjnych. Efektem ich realizacji mają być dostępne dla wszystkich przestrzenie węzłów, osiągnięte poprzez budowę nowych i modernizację istniejących węzłów przesiadkowych, organizację linii autobusowych dowożących do węzłów czy rozwój połączeń rowerowych i pieszych prowadzących do węzłów. Zwiększenie dostępności węzłów poprzez ułatwienie korzystania z transportu zbiorowego i mobilności aktywnej spowodować ma zwiększenie udziału transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego w podróżach w perspektywie do 2040 roku i poprawę jakości powietrza.

Podczas spotkania zwrócono uwagę na zasadność wprowadzania parkingów buforowych w centrach miast okołordzeniowych, takich jak Reda, Rumia czy Pruszcz Gdański, co może skutkować degradacją ich tkanki miejskiej. Wytłumaczono, że lokalizacja parkingów buforowych związana jest ściśle z istniejącą infrastrukturą kolejową, która w przypadku tych miast obudowana jest tkanką miejską. Parkingi te w celu dogodnych przesiadek i efektywnego wykorzystania potencjału transportowego powinny być lokalizowane przy przystankach kolejowych.

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

Pakiet 4 związany jest z dostępnością infrastruktury rowerowej i pieszej. Efektami wdrożenia działań z tego pakietu ma być między innymi większy udział podróży rowerowych i pieszych osiągnięty poprzez uspołnienie i rozbudowę sieci pieszej i rowerowej, poprawę jakości tras pieszych i rowerowych oraz metropolitalną współpracę w zakresie planowania przestrzennego. Dodatkowo współpraca w zakresie planowania przestrzennego przyczyni się do rozwoju zabudowy w spójności z terenami zieleni oraz ograniczeniu presji inwestycyjnej na tereny nieurbanizowane.

Podczas spotkania poruszono kwestię standaryzacji wykonania ścieżek rowerowych pod względem ich kolorystyki i nawierzchni. Wytłumaczono, że w ramach SUMP zaproponowane zostały działania dążące do rozbudowy i poprawy jakości dróg rowerowych z sugestią utrzymania ich w jednakowych standardach obowiązujących dla kraju.

Pakiet 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Działania pakietu 5 odnoszą się głównie do kwestii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Efektami realizacji działań pakietu mają być m.in. uspokojenie ruchu drogowego, poprawa jakości przestrzeni publicznych, odciążenie dróg w centrach miejscowości, spójna polityka parkingowa w OMGGS czy poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Realizacja działań pakietu 5 wiąże się z przebudową dróg i przekierowaniem ruchu na obwodnice, co powodować może wzrost natężenia hałasu na drogach obwodowych, szczególnie na odcinkach przeznaczonych dla ruchu towarowego. Realizacja nowych dróg będzie też nieść negatywny wpływ na środowisko i krajobraz. Z drugiej strony kwestie związane z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu prowadzące do wzrostu udziału podróży odbywanych pieszo i rowerem oraz uporządkowanie przestrzeni ulic będą miały pozytywny wpływ we wzroście ilości zieleni, przeciwdziałaniu efektowi wyspy ciepła i spadku zanieczyszczeń w centrach miast i miasteczek OMGGS.

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Ostatni z wypracowanych w SUMP pakietów obejmuje szczególnie istotne na tym etapie konsultacji kwestie środowiskowe. Działania pakietu 6 związane są między innymi z ograniczeniem zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport oraz organizacją kampanii promocyjnych i edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności. Kampanie wraz z realizacją badań emisji z transportu, regularnym zbieraniem danych oraz wdrożeniem stref czystego transportu przyczynią się do wzrostu świadomości mieszkańców w zakresie zrównoważonego rozwoju metropolii oraz w perspektywie realizacji SUMPa doprowadzą do zmian przyzwyczajień transportowych mieszkańców metropolii i przyczynią się do realizacji celu głównego SUMP jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza.

Podczas spotkania poruszona została rola SUMP w kwestii pozyskiwania dofinansowań na inwestycje transportowe. Pojawiła się prośba od jednej z uczestniczek reprezentującej SKM, o uwzględnienie działań inwestycyjnych związanych z modernizacją linii kolejowej 250 w głównym dokumencie SUMP OMGGS. Wytłumaczono, że kwestia ta została już uwzględniona w Planie działania stanowiącego załącznik do SUMP OMGGS, oraz uprzednio uwzględniona zgodnie ze zgłoszoną uwagą pisemną (o tej samej treści) w głównym dokumencie Planu.

Realizacja działań określonych w pakietach SUMP może wiązać się z czasowym negatywnym oddziaływaniem na środowisko i krajobraz, szczególnie w fazie realizacji nowych inwestycji określonych w SUMP OMGGS, takich jak rozbudowa infrastruktury kolejowej, buspasów czy linii tramwajowych. Działanie to jest jednak konieczne w perspektywie rozwoju metropolii i realizacji potrzeb zgłoszonych przez mieszkańców.

8.4. Uwagi złożone do projektu planu w ramach III etapu konsultacji społecznych wraz z odpowiedziami

Nr	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
772.	<p>Uwagi do Planu Działania</p> <p>Cel nr 2 „Piesi i rowerzyści”</p> <p>DZIAŁANIE 2.1.1. Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej</p> <p>str.43</p>	<p>Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego: Wykreślenie sformułowania sugerującego fakultatywny charakter konsultacji społecznych, w szczególności przy wypracowaniu standardów technicznych obejmujących cały OMGGS.</p> <p>Urzędnicy UM Gdynia, wielokrotnie ignorowali potrzebę konsultacji ze środowiskiem organizacji pozarządowych nie cofając się nawet przed łamaniem zarządzenia prezydenta m. Gdyni w przedmiocie standardów infrastruktury rowerowej. W połączeniu z brakiem kompetencji w zakresie projektowania infrastruktury rowerowej, wielokrotnie powstawała infrastruktura nie tylko niewygodna, ale także skrajnie niebezpieczna i niezgodna z przepisami, co wytknęła niedawna kontrola NIK (ustawienie pomnika na środku drogi rowerowej).</p> <p>Działania te wydają się być realizowane w sposób celowy i zaplanowany przez urzędników UM Gdynia,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zgadzamy się, że konsultacje społeczne są bardzo istotne dla odpowiedniego rozwoju sieci rowerowej. Jest to mocno widoczne w całym opracowaniu również w PZMM i Diagnozie. W samych fischkach kwestia ta została przedstawiona dość skrótowo, jednak ten temat przewija się jako bardzo istotny w wielu miejscach w dokumencie. Mimo wszystko zdefiniowanie konsultacji społecznych jako obowiązkowych przy każdej inwestycji jest nieuzasadnione, co zostało poparte na etapie konsultacji społecznych realizowanych w ramach SUMP oraz w ramach analiz szerokiej grupy specjalistów branżowych biorących udział w Projekcie. Jednak w całym SUMP stanowczo zaleca się, aby konsultacje takie realizowane były jak najczęściej, w jak najszerzej skali, zaś podstawa w postaci obligatoryjnych audytów oraz konieczność stosowania się do właściwych standardów, łącznie z fakultatywnymi konsultacjami powinny bardzo istotnie i w pozytywnym kierunku zmienić aktualną sytuację w zakresie rozwoju sieci rowerowych w Gdyni.</p>

stąd zdecydowanie konieczne jest, by warunkiem przyznania dofinansowania była konsultacja z gronem mającym wiedzę praktyczną w zakresie infrastruktury rowerowej na obszarach miejskich. Dlatego wnosimy o zastąpienie sformułowań „w zależności od potrzeb” (pkt a) oraz „ewentualne” sformułowaniem „obowiązkowe”, ponieważ urzędnicy UM Gdynia absolutnie nie mają kompetencji do projektowania samodzielnie infrastruktury rowerowej, co – jak wspomniano powyżej – zostało potwierdzone wnioskami z kontroli NIK. Jest to tym bardziej istotne, ponieważ – zgodnie z zapisami Planu – audyt taki ma wskazać jaki rodzaj infrastruktury rowerowej (wydzielone DDR, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe, drogi 2-1 itd.) powinien powstać na konkretnych odcinkach sieci. W chwili obecnej urzędnicy UM Gdynia całkowicie ignorują kwestie bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców przy doborze typu infrastruktury (np. miejska droga rowerowa wzdłuż ulicy Zielonej ma zostać wykonana ze żwiru).

773.	<p>Uwagi do Planu Działania</p> <p>Cel nr 2 „Piesi i rowerzyści”</p> <p>DZIAŁANIE</p> <p>2.1.1. Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci</p>	<p>Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego: Należy doprecyzować odcinki transportowych dróg rowerowych szczególnie istotnych dla rozwoju sieci w mieście Gdynia (o znaczeniu metropolitalnym):</p> <p>- wzdłuż DW 474 (ul. Wielkopolska) od DW 468 do ul. Łowickiej,</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – wskazane połączenie zweryfikowano i w razie ich braku oznaczono odpowiednio na mapie.</p> <p>Należy podkreślić, że całość koncepcji docelowej sieci rowerowej zawartej w SUMP OMGGS JEST oparta na wzmiankowanej “Koncepcji struktury przestrzennej...”.</p>
------	--	---	--

<p>pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej</p> <p>str. 44</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wzdłuż ul. Stryjskiej i Małokackiej - wzdłuż ul. Chwarznieńskiej - ul. Wiczlińska od ronda z ul. Filipkowskiego na Wiczlinie do ul. Rdestowej na Dąbrowie - SKM Gdynia Główna przez ul. Janka Wiśniewskiego do ul. Energetyków - ul. Stanisława Dąbka, Gdynia od skrzyżowania z gen. Władysława Andersa do Herminima Derdowskiego - Trasa Kwiatkowskiego od DW 468 do Janka Wiśniewskiego - ul. Hutnicza od Eugeniusza Kwiatkowskiego do granicy miasta - ul. Sopocka (odcinek od ulicy Wielkopolskiej w Gdyni do granicy administracyjnej Miasta) oraz pozostałe odcinki określone w pkt 1.27 wykazu „Koncepcji...” - ul. Śląska - brakujące odcinki sieci wzdłuż ulicy Morskiej, Chyłońskiej oraz alei Zwycięstwa <p>Proponuje się, by materiałem wyjściowym była „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim” (zgodnie z Tabelą 37: Główne osie rowerowych tras transportowych na terenie MOF ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta), która precyzyjnie określa jak powinna wyglądać sieć rowerowa w OMGGS. Zgodnie z zapisami</p>	<p>Zawarte w niej przebiegi tras transportowych zostały uwzględnione na mapach zaprezentowanych w SUMP, uaktualnione oraz uzupełnione o propozycje Mieszkańców Obszaru, a także twórców SUMP. Wszystkie wymienione w uwadze odcinki zostały już naniesione na koncepcję SUMP (mapa w załączniku nr 3 dla Gdyni) na wcześniejszym etapie konsultacji jako trasy istniejące lub proponowane. W części tekstowej znajdują się jedynie przykładowe odcinki dróg, a mapa jest integralną częścią wytycznych w zakresie działań dla gmin. SUMP OMGGS wyznacza ogólne kierunki rozwoju w skali metropolitalnej, uszczegóławiając je do poszczególnych stref. Określa kierunek działania i przykładowe rozwiązania, a w części mapowej proponuje lokalizację rowerowych korytarzy transportowych. Precyzyjność zapisów została dostosowana do poziomu szczegółowości dokumentu jakim jest SUMP metropolitalny. Niemniej i tak wzmiankowane odcinki znalazły się na mapie koncepcji SUMP. Pozostałe kwestie, takie jak temat osi północ-południe itp. zostały również szczegółowo opisane w opracowaniu. Zaproponowano pewne przybliżone przebiegi kluczowych tras w skali metropolitalnej, korzystne dla różnych gmin OMGGS. Zostały one zaakceptowane na poszczególnych etapach konsultacji społecznych SUMP, jednak w opracowaniu zaznaczono, że ostateczny przebieg (bądź realizowanie go równoległymi korytarzami, które w toku konsultacji mogą zostać uznane za bardziej optymalne dla</p>
--	---	--

		<p>wzmiankowanego dokumentu zapisy SUMP należy uzupełnić o powyższe drogi rowerowe, ponieważ Zapis w Planie Działania jest wysoce nieprecyzyjny. Jest to istotne tym bardziej, że np. w odniesieniu do m. Gdynia funkcjonuje już dobrej jakości trasa pomiędzy Śródmieściem a Orłowem, jak również odcinki dróg rowerowych przekraczające trasę S-7 (Nowowiczlińska, Chwarznieńska). Problemem jest jednak brak bezpiecznych i wygodnych połączeń między nimi.</p> <p>Jednocześnie, wobec braku dobrej jakości połączenia rowerowego wzdłuż trasy średnicowej (DW472) postuluje się priorytet dla ukończenia budowy tego właśnie połączenia (np. aleja Zwycięstwa w Orłowie, ul. Morska w Leszczynkach, droga rowerowa po wschodniej stronie alei Zwycięstwa między Wzgórzem św. Maksymiliana a Redłowie) niż budowa велоstrady na osi północ-południe, która w m. Gdynia nie ma żadnego oparcia w dokumentach planistycznych, co oznacza długotrwały proces planowania, projektowania oraz pozyskiwania terenów, a nawet wyburzeń.</p>	<p>społeczności) powinien zostać ustalony na etapie projektowania tras, nie zaś formułowania ogólnych założeń SUMP. Odnosi się to do wszystkich zaproponowanych odcinków, w tym także kwestii takich inwestycji jak trasa na osi północ-południe.</p> <p>Integralnym elementem SUMP OMGGS jest również załącznik nr 3 z mapą przedstawiającą przebieg proponowanych korytarzy rowerowych. Dla ucytelnienia połączeń pomiędzy poszczególnymi dokumentami w Planie działania na s. 10 dodano zapis: <i>Uzupełnieniem planu działania są fiszki dla każdej gminy wraz z mapą przedstawiającą proponowane w SUMP OMGGS działania zawarte w załączniku nr 3.</i></p> <p>Ponadto, podkreślane w każdej części opracowania stwierdzenia, silnie sugerujące stosowanie standardów realizacji tras rowerowych (WR-D-42 i innych), oraz zaznaczanie wysokiej istotności audytów, konsultacji i podejmowania przemyślanych, racjonalnych i optymalnych decyzji, powinno w efekcie skutkować właśnie uzyskaniem ostatecznie pożądanego przebiegów omawianych tras, spełniających najwyższe wymagania jak największej liczby odbiorców. Dotyczy to nie tylko przebiegów, ale również jakości wykonania i odpowiedniego standardu samych tras oraz infrastruktury punktowej i systemu zarządzania całą siecią.</p>
774.	Uwagi do fiszki projektowej	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza	Uwaga nieuwzględniona.

<p>dla m. Gdyni str.11</p>	<p>Milewskiego: Wykreślenie sformułowania: Działania proponowane w SUMP OMGGS uwzględniają wyniki konsultacji społecznych.</p> <p>Sformułowanie powyższe całkowicie różni się z rzeczywistością. Urzędnicy UM Gdynia z nieskrywaną wrogością odnoszą się jakichkolwiek konsultacji społecznych pomimo obowiązku nałożonego przez nich przez zarządzenie prezydenta m. Gdyni. Na porządku dziennym jest ignorowanie uwag, blokowanie realizacji projektów z Budżetu Obywatelskiego, jak również uznaniowa weryfikacja oparta na nieprawdziwych argumentach. Efektem niekompetencji urzędniczej i braku dialogu ze stroną społeczną jest m.in. urągające wszelkim standardom bezpieczeństwa rozwiązanie przy Parku Centralnym, czy też ustawienie pomnika ks. Jastaka na środku drogi rowerowej. Dlatego – w odniesieniu do działań na terenie m. Gdyni – należy wykreślić sformułowanie o konsultacjach społecznych, dlatego, że są one notorycznie ignorowane przez urzędników.</p>	<p>Zapis odnosi się do konsultacji przeprowadzonych w ramach SUMP OMGGS przez zespół opracowujący SUMP OMGGS. Twórcy SUMP OMGGS to zupełnie inny organ niż Urzędnicy UM Gdyni. W związku z tym nie mogą odpowiadać za działania Urzędników UM Gdynia. Natomiast, w ramach tworzenia SUMP OMGGS nie tylko uwzględniano konsultacje społeczne, ale wręcz były one obowiązkowym elementem wynikającym wprost z zasad konstruowania tego typu dokumentu. Zatem w omawianym opracowaniu oraz każdym z nim powiązanim (diagnoza itp.) konsultacje społeczne zostały jak najbardziej uwzględnione i stanowią istotny wkład w ostateczną formę SUMP.</p>
<p>775. Uwagi do fiszki projektowej dla m. Gdyni str.12</p>	<p>Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego: Wykreślenie sformułowania „w tym ciągów pieszo-rowerowych” w odniesieniu do węzłów przesiadkowych oraz wszelkich sformułowań na temat ciągów pieszo-rowerowych.</p> <p>Sformułowanie powyższe w warunkach gdyńskich spowoduje wzrost liczby substandardowych rozwiązań w obszarze węzłów komunikacyjnych. Urzędnicy UM Gdynia nie rozumieją istoty</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Stwierdzenie zostało zamienione w fiszce Miasta Gdynia oraz (dla zachowania spójności opracowania) we wszystkich fiszkach na: “Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, a w szczególnych przypadkach łączonej: pieszo-rowerowej”. Należy jednak podkreślić, że niejako omyłkowo znalazło się ono w tym miejscu, przede wszystkim zważywszy na to, że obecnie tego typu twory</p>

		<p>ruchu rowerowego, kryteriów CROW, czy też transportowej roli rowerów, stąd forsowane są rozwiązania w postaci CPR-ów w miejscu, gdzie jest to wręcz niebezpieczne dla obu grup (przykład: wg planowanej tzw. „Strategii rozwoju ruchu rowerowego...” planuje się zdegradować istniejący 3-km odcinek DDR wzdłuż ul. Wielkopolskiej do CPR) oraz tłumiące ruch rowerowy, co wydaje się być rzeczywistym celem urzędników gdyńskiego UM. Trudno bowiem uwierzyć, że obecne działania i wdrażane rozwiązania (przykład: układ drogowy pod budynkiem Urzędu Miasta) mają na celu cokolwiek innego niż tłumienie ruchu rowerowego. Jest więc kwestią istotną, by środki w ramach ZIT nie służyły realizacji działań urzędników gdyńskiego UM, które są wprost sprzeczne z założeniami SUMP, czyli wzrostu znaczenia roweru w miksie transportowym. Stąd istotne jest, by zapisy dokumentu nie dawały pola do interpretacji, ponieważ w wykonaniu urzędników gdyńskiego UM będzie ona zawsze skierowana na tłumienie ruchu rowerowego.</p>	<p>określane są mianem “dróg dla pieszych i rowerzystów” (i tak też określane są w pozostałych elementach opracowania oraz fragmentach fiszek). We wzmiankowanym miejscu to stwierdzenie zostało użyte jedynie po to, aby jednocześnie nawiązać do tematyki pieszej i rowerowej. Natomiast ogólnie, we wszystkich opracowaniach, które powstały w ramach SUMP OMGGG unikano pojęcia CPR (poza miejscami, w których omawiano ich charakterystykę). Podstawowym pojęciem używanym w SUMP były “trasy rowerowe”, pod którymi można się doszukiwać wszelkich rodzajów liniowej infrastruktury rowerowej. W SUMP OMGGG kładziono szczególny nacisk na podkreślanie konieczności odchodzenia od stosowania CPR, promowane jest realizowanie wydzielonych tras rowerowych (jako DDR, pasy rowerowe itp.), szczególnie na obszarach o dużym natężeniu ruchu pieszego i/lub rowerowego, to jest głównie w miastach i na mocno uczęszczanych pozamiejskich trasach rowerowych. Bardzo podkreślana jest konieczność separacji ruchu rowerowego od pieszego. Ponadto w całym opracowaniu podkreśla się także konieczność stosowania jak najwyższych standardów realizacji infrastruktury rowerowej, głównie w oparciu o zalecenia WR-D-42. Sugeruje się realizowanie tras rowerowych nie tylko wydzielonych, ale też głównie bitumicznych, zachowujących właściwą geometrię poziomą i pionową, wysoki poziom oznakowania, spójności, integracji z innymi środkami transportu, bezpośredniości, wygody, w miarę możliwości oświetlenia, a</p>
--	--	---	--

			nade wszystko bezpieczeństwa. Zachęcamy do lektury pozostałych opracowań, które składają się na SUMP OMGGS.
776.	Uwagi do fiszki projektowej dla m. Gdyni str.12	<p>Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego: Zmiana sformułowania o ruchu ogólnym na obszarze placu Kaszubskiego i Wójta Radkego na pasy rowerowe.</p> <p>Planowane przez urzędników UM Gdynia (bez żadnej konsultacji ze środowiskiem rowerowym i mieszkańcami), polegające na wpuszczeniu rowerzystów w ruch ogólny na części wskazanych ulic (Wójta Radkego, placu Kaszubskim, czy Świętojańskiej) są w istocie próbą stłumienia ruchu rowerowego na terenie północnego Śródmieścia i odciążenia rowerów od dworca Gdynia Główna. Należy dążyć do stworzenia wygodnego, atrakcyjnego i bezpiecznego połączenia z dworcem głównym, zaś działania urzędników UM Gdynia stoją w całkowitej sprzeczności z tymi założeniami i spowodują usunięcie rowerzystów z tych miejsc.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Twórcy SUMP zgadzają się, że stosowanie ruchu ogólnego zamiast tras wydzielonych, szczególnie w lokalizacjach o wysokim natężeniu ruchu drogowego, nie jest zgodne z założeniami SUMP, stanowiącymi przede wszystkim o zapewnianiu rowerzystom, użytkownikom UTP jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa, ale również komfortu jazdy i dostępności kluczowych punktów w przestrzeni. Takie też zalecenia zostały zawarte w całym opracowaniu SUMP i wszędzie jest w nim podkreślana konieczność separacji ruchu, wysokiego poziomu integracji z transportem zbiorowym, priorytetyzacji względem ruchu drogowego itp. Jeśli zatem dana inwestycja tych założeń nie spełnia, a co gorsza, będzie mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów lub ograniczenie ruchu rowerowego, powinno się dążyć do modyfikacji jej założeń. Mimo to, twórcy SUMP byli zobligowani do naniesienia tej inwestycji w fiszce, ze względu na konieczność wyszczególnienia istotnych trwających i planowanych inwestycji realizowanych w ramach ZIT.</p>
777.	Uwagi do fiszki projektowej dla m. Gdyni str.14 MAPA	<p>Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego: Należy usunąć fragmenty sieci rowerowej m. Gdyni niespełniające wymogów CROW oraz fragmentów, które nie istnieją z mapy jako sieci „istniejącej”:</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo.</p> <p>Zweryfikowano wskazane fragmenty dróg, na których nie istnieją lub nie są planowane drogi rowerowe i usunięto oznaczenia z mapy lub zamieniono je na drogi</p>

		<p>- Wiśniewskiego - aleja Zwycięstwa (odcinek Orłowska – Kolibki) - Śląska - Morska (odcinek Estakada Kwiatkowskiego – Kcyńska) - Małokacka - Nowowiczlińska Oraz dodać jako planowane części dróg opisane w SUMP OMGGS.</p>	<p>projektowane. Tam, gdzie infrastruktura rowerowa występuje, ale nie spełnia standardów CROW zastosowano jednolite podejście jak w przypadku pozostałych miast i gmin OMGGS – zastosowano oznaczenie zgodne z danymi otrzymanymi od gminy/miasta i/lub „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim”. W ramach opracowywania SUMP OMGGS nie przeprowadzono pełnej inwentaryzacji i audytów dróg rowerowych obszaru metropolitalnego.</p> <p>W fiszce dla miasta Gdynia na stronie 12 tiret pierwszy na końcu akapitu dodano zdanie w ciągu ul. płk. S. Dąbka od ul. gen. W. Andersa do ul. Derdowskiego.</p>
778.	<p>Gmina Kosakowo Zał. Graficzny do fiszki oraz Załącznik nr 1 – Plan działania str. 31</p>	<p>Gmina Kosakowo: Przesyłamy prośbę o: - skorygowanie w mapie będącej zał. do fiszki Gminy Kosakowo przez usunięcie buspasa wrysowanego tam na odcinku ul. Derdowskiego. Jest to ulica jednopasmowa, więc takie rozwiązanie nie jest możliwe do realizacji. Komunikacja publiczna na terenie Gminy Kosakowo ze względu na warunki terenowe musi się pomieścić na tych samych pasach ruchu co komunikacja ogólna. - oraz w konsekwencji tego zapisu o skorygowanie punktów zał. nr 1 do SUMP OMGGS – Planu działania w zakresie DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wskazana lokalizacja buspasa uwzględnia potencjalny docelowy przekrój ul. Derdowskiego umożliwiając wytyczenie na niej takiego połączenia autobusowego. Połączenie to jest bardzo istotne ze względu na zapewnienie efektywnej obsługi transportem zbiorowym Kosakowa oraz przedłużenia buspasa po stronie Gdyni. Wskazanie lokalizacji dla buspasa daje gminie Kosakowo możliwość elastycznego myślenia o i kształtowania systemu transportu zbiorowego.</p>

transportu autobusowego przez
usunięcie w pkt. II Kosakowa.

DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego

Opis sposobu realizacji	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego i trolejbusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Wytężanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii. Proponowane lokalizacje: I) w ciągu Traktu św. Wojciecha (Gdańsk), ul. Morska (Gdynia), II) Gdynia - Moskiewo .
Opis sposobu realizacji	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Wytężanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii. c) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie rdzenia metropolii. Proponowane lokalizacje: I) Gdynia - Moskiewo , II) Pruszcza Gdański, w ciągu ul. Grunwaldzkiej.

779. Uwagi do fiszki dla Miasta Pruszcz Gdański

Rozdział:
Proponowane w SUMP działania

Miasto Pruszcz Gdański: W fiszce dla Miasta Pruszcz Gdański zmieniłem zapis odnośnie kładek na Rzece Radunia. Planujemy budowę dwóch kładek natomiast z zaproponowanego zapisu nie wynikało to jednoznacznie. Obie inwestycje były wpisane jako jedna.

Dla większej czytelności rozdzieliłem te dwie inwestycje tak jak to mamy zrobione w fiszce do ZIT Mobilność.

Proponowana zmiana:

„- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej (działania: 1.1.2, 1.3.1) orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km do węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, których przykładem mogą być inwestycje planowane w ramach ZIT takie jak budowa dróg pieszych m.in., w ul. Strzeleckiego, ścieżki pieszorowerowej wzdłuż ul. Sportowej na odcinku od ul. Spokojnej do granicy z Gminą Pruszcz Gdański oraz w ramach rozbudowy węzła przesiadkowego Pruszcz Gdański,

Uwaga uwzględniona.

Zapis został poprawiony zgodnie z sugestią.

		<p>w tym budowa kładki K3 nad rzeką Radunia (przy Centrum Kultury i Sportu) oraz kładki nad rzeką Radunia (przy skrzyżowaniu ul. Dworcowej z ul. Podmiejską), ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż Strugi Gęś od ul. Sikorskiego do ul. Stolarskiej oraz wzdłuż ulicy Stolarskiej do ulicy Grunwaldzkiej.”</p>	
780. Uwaga ogólna		<p>Mieszkanka OMGGS: Wnioskuje o stworzenie połączenia autobusowego pomiędzy Gdańsk Południe (rejon ronda Borkowska/Starogardzka i ronda Niepołomicka/Starogardzka) a dworcem PKP Gdańsk Lipce, z pominięciem zakorkowanej ul. Straogardzkiej. Zamiast czekać na odległą w czasie PKM, powinniśmy wykorzystać istniejący przystanek PKP Lipce. Autobusy powinny być małe i często kursować.</p> <p>Podaję trzy przykładowe rozwiązania, które są mało realne ale może kogoś zainspirują.</p> <p>Rozwiązanie pierwsze.</p> <p>Autobus miejski dowozi pasażerów z rejonu ul. Starogardzkiej ulicą Borkowską do rejonu przedszkola nr 24, dalej przemarsz do PKP Gdańsk Lipce. Mankament – zbyt wąska droga (i brak rezerwy na jej poszerzenie) nad Kanałem Raduni i brak miejsca na pętlę autobusową (chyba, że w rejonie ul. Bartniczej).</p> <p>Rozwiązanie drugie.</p> <p>Autobus miejski dowozi pasażerów z rejonu ul. Starogardzkiej ulicą Bartniczą do rejonu przedszkola nr 24, dalej przemarsz do PKP Gdańsk Lipce.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>SUMP przewiduje tworzenie linii dowozowych do kolei skoncentrowanych w węzłach przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych; w tym szerokim kontekście, uwaga wpisuje się jak najbardziej w założenia dokumentu, w szczególności w działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych – 1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych. <p>Zmiany postulowane w uwadze zawierają się w przywołanych działaniach i mogą być w ich ramach realizowane. Tak konkretne wskazanie połączenia autobusowego jest jednak zbyt szczegółowe jak na dokument, którym jest SUMP OMGGS. Uwaga zostanie przekazana do organizatora transportu (ZTM Gdańsk).</p>

To rozwiązanie wymagałoby utwardzenia drogi leśnej (ul. Bartniczej) i prawdopodobnie umożliwienia tu ruchu wyłącznie pojazdów ZTM Gdańsk i wyłącznie elektrycznych (w trosce o środowisko leśne Parku Ferberów).

Rozwiązanie trzecie.

Autobus miejski dowozi pasażerów z rejonu ul. Starogardzkiej ulicą Borkowską do rejonu przebiegu obwodnicy południowej Gdańska nad Kanałem Raduni. Tu (pod wiaduktem obwodnicy południowej) być może uda się zrobić pętlę autobusową, a dla pieszych wiadukt przez Kanał Raduni i Trakt Św. Wojciecha, najlepiej tak aby obwodnica południowa stanowiła zadaszenie tegoż wiaduktu dla pieszych. Zejście z wiaduktu powinno wypadać aż na peron PKP lub na ul. Niegowską.

Nawet gdyby nie było wiaduktu dla pieszych, biegnącego nad Kanałem Raduni i Traktem Św. Wojciecha, to dojście piechotą z końca ul. Borkowskiej do PKP Lipce zajmuje 11 min (Google Maps).

Zdaje sobie sprawę, że te moje wizje są tylko marzeniem laika, który nie zna się na przepisach, wymogach technicznych, realiach finansowania itp. Ale może ktoś z Ekspertów znajdzie jakieś realne rozwiązanie, które pomoże usprawnić nasz transport z wykorzystaniem tego co już mamy – pobliskiej linii kolejowej i pominięciem zakorkowanych tras.

Być może do współpracy udałoby się włączyć Gminę

		<p>Pruszcz Gdański i Gminę Kolbudy</p> <p>W przypadku aktywizacji przystanku Lipce trzeba by było również pomyśleć nad intensyfikacją połączeń na tej linii kolejowej.</p>	
781.	<p>Uwagi do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) ze szczególnym uwzględnieniem obszaru gmin: Ostaszewo, Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Staw.</p>	<p>Mieszkaniec OMGGS: Wszystkie analizy dla wszystkich gmin oraz miast biorących udział w projekcie są ładne i merytoryczne, niestety nie prezentują one żadnych konkretnych rozwiązań dla każdej z gmin, a plan transportowy niewiele wnosi do większości problemów transportowych gmin, które zmagają się z nimi do dziś.</p> <p>Opisane w temacie gminy szczególnie zostały wzięte pod uwagę, z powodu zamieszkania miejscowości gminy Nowy Dwór Gdański i wiedzy na temat problemów jakie tutaj istnieją. Mapki jak i same opisy działań nie wnoszą niczego do problemów transportowych. Koncepcja węzła przesiadkowego, gdzie w obszarze tych trzech gmin leżą dwa małe miasteczka (Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Staw), a reszta to są wsie (Ostaszewo) nie zmienia praktycznie nic, ponieważ większość miejscowości to wsie z jedną jedyną opcją transportu i kilku połączeń na dzień w dni robocze. Mapka sugeruje niewiadomego przebiegu linię kolejową ze strony Gdańska do Elbląga, która o ile byłaby zyskowna dla samego miasta Nowy Dwór Gdański, które otworzyłoby dodatkowe możliwości transportowe, to niestety nie rozwiązuje problemów z którymi borykają się te gminy. Na terenie gminy Nowy Dwór Gdański i</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii.</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS nie jest planem transportowym. Jest dokumentem strategicznym, wytyczającym kierunki działań w perspektywie wieloletniej. Z założenia więc jego narracja prowadzona jest na określonym, dość wysokim poziomie ogólności. Zwrócić należy jednak uwagę na fakt, iż opracowanie dotyczy Obszaru Metropolitalnego jako całości i nie jest jego zadaniem określanie bardzo szczegółowych rozwiązań dla każdej gminy z osobna, a wybór działań kierunkowych, w ramach których każda z JST może realizować swoje, bardziej szczegółowe projekty w zakresie mobilności. Kluczowa jest jednak koordynacja i współpraca w tym zakresie z pozostałym podmiotami wchodzącymi w skład OMGGS.</p> <p>W uwadze podkreślono także fakt ograniczonego wyboru jeśli chodzi o środki transportu, które mogą być wykorzystywane przez mieszkańców mniejszych ośrodków miejskich i wsi. Problem ten został zauważony przez twórców SUMP, którzy zaplanowali m.in. działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych; - 1.2.2. Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna

	<p>Ostaszewo kursują autobusy prywatnego przewoźnika PKS Elbląg, który oferuje bardzo niewiele połączeń w dni robocze, a w soboty i niedziele praktycznie nie ma żadnych, więc i węzeł przesiadkowy nie przyniesie żadnych korzyści dla większej części gminy (tej wiejskiej). Tak samo sprawa się ma dla gminy Ostaszewo, która nie ma innych opcji, w przeciwieństwie do gminy Nowy Dwór Gdański, w której jeszcze istnieje prywatna firma Oliwiabus świadcząca usługi transportowe do Malborka przez Lubieszewo. Połączeń też nie jest wiele.</p> <p>W związku z tym, że transport oferowany jest tylko przez prywatne firmy, to możliwości dofinansowania są marne, gdyż nie są to państwowe spółki. W tych obszarach niewiele się w przyszłości zmieni a tak jak mówiłem ani węzły przesiadkowe, ani kolej Gdańsk-Elbląg nie rozwiążą problemu całkowicie, może najwyżej go troszkę zmniejszą. Są to problemy które nie mogą być rozwiązane przez wymuszenie korzystania z innych opcji transportowych, gdyż ich nie ma i nie będzie.</p> <p>Problemem też jest niewielki rynek pracy w tych gminach i duża część mieszkańców szuka zatrudnienia poza nimi (na przykład w Elblągu, czy Gdańsku), ale nie jest to tematem omawianego planu.</p> <p>Nie było też żadnej reklamy tego projektu, żadnych konsultacji w okolicy.</p> <p>Większość działań przytoczonych w planie jest</p>	<p>transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego; - 1.2.7. Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów; - 1.2.9. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego; - 1.2.10. Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej. <p>Celem wyżej wymienionych działań (jak i kilku innych) zawartych w SUMP jest zwiększenie dostępności transportu publicznego dla wszystkich mieszkańców OMGGS, również z obszaru wspomnianego w uwadze. Intencją autorów dokumentów było ograniczenie obszarów, na których transport prywatny, działający na zasadach wyłącznie komercyjnych, był jedyną alternatywą dla poruszania się własnym samochodem.</p> <p>SUMP OMGGS uwzględnia m.in. takie zagadnienia jak rynek pracy i zmiany demograficzne. Zostały przeanalizowane na etapie diagnozy SUMP OMGGS, a na ich podstawie określono zależności pomiędzy poszczególnymi miastami np. podróże odbywane przez mieszkańców OMGGS w związku z pracą.</p> <p>Każdy etap konsultacji społecznych był reklamowany:</p>
--	---	--

		<p>bardzo ogólnikowa i zdaje się być oderwana od rzeczywistości jaka istnieje w gminach ościennych.</p>	<p>na stronie internetowej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, stronach internetowych gmin, portalu Trojmiasto.pl, Radiu Gdańsk, na plakatach i ulotkach zamieszczonych w siedzibach gmin i podległych im jednostkach (zależnie od gminy), a niektóre z etapów dodatkowo w drukowanej wersji Gazety Wyborczej. W I i II etapie konsultacji odbywało się spotkanie poświęcone powiatowi nowodworskiemu. Dodatkowo w II etapie konsultacji można było wziąć udział w dowolnym z kolejnych 8 spotkań poświęconych innym powiatom, aby podzielić się swoimi uwagami. Wszystkie nagrania ze spotkań z II i III etapu konsultacji dostępne są online na stronie: https://www.metropoliagdansk.pl/sump/aktualnosc/. Poza spotkaniami uwagi można było składać mailowo oraz listownie.</p> <p>Konsultacje były przeprowadzane online, tak, aby zapewnić możliwość uczestnictwa w spotkaniach jak największej grupie ludzi. Ze względu na rozległy obszar objęty konsultacjami zrezygnowano z przeprowadzania spotkań stacjonarnych. Wiązałoby się to z koniecznością dojazdu przez zainteresowane osoby kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów na spotkanie lub przeprowadzeniem kilkadziesiątu spotkań na każdym etapie konsultacji, co ze względu na terminy realizacji dokumentu nie było możliwe.</p>
782.	Główny dokument Planu str.47	SKM: Zwracamy się z uprzejmą prośbą o możliwość wprowadzenia zapisów dotyczących inwestycji SKM także do dokumentu głównego	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Na stronie nr 47 zdanie: <i>Pośród ważnych inwestycji</i></p>

		<p>SUMP, tak, aby był spójny z załącznikiem nr 1 Plan Działania.</p> <p>Projekt modernizacji linii kolejowej nr 250 został wymieniony w załączniku nr 1 do SUMP, w Planie działania (str. 22, pkt VIII), jednak w samym dokumencie głównym nie ma wprost wzmianki na temat koniecznych działań inwestycyjnych na obecnej linii nr 250 zarządzanej przez SKM. Prosilibyśmy zatem o umieszczenie w SUMP, np. w miejscu opisu najważniejszych projektów na najbliższe lata (str. 47), zapisów o konieczności modernizacji linii kolejowej stanowiącej kręgosłup komunikacji zbiorowej Trójmiasta, w tym np. poprzez prace modernizacyjne infrastruktury przystankowej oraz działania mające na celu obniżenie poziomu hałasu na linii kolejowej nr 250.</p> <p>Zwracamy się prośbą o możliwość włączenia tego uzupełnienia do zakresu dokumentu głównego SUMP. Jest to dla Spółki, istotny element dla procesu aplikacyjnego w konkursie i spełnienia kryterium obligatoryjnego.</p>	<p>zaplanowanych na najbliższe lata, z myślą o poprawie efektywności systemu transportu kolejowego w regionie, wymienić można prace dotyczące linii kolejowych nr 201 i 214 uzupełniono o <u>prace modernizacyjne na linii nr 250, czy poprawę przepustowości linii nr 213 Reda - Hel (z dobudową drugiego toru, budową nowych przystanków i dobudową oraz wydłużeniem peronów w kilku lokalizacjach).</u></p>
783.	Prognoza oddziaływania na środowisko	<p>Miasto Gdańsk: Dokument jest bardzo obszerny (co jest zrozumiałe ze względu na obszar i złożoność). Widzę, że w rozdziale 13. przygotowano „Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym” – może warto w nim przywołać największe/najważniejsze (choćby hasłowo) istniejące problemy związane z ochroną środowiska oraz rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uwaga ma charakter edytorski. Dopisano następujące fragmenty:</p> <p>„Do najważniejszych problemów ochrony środowiska na terenie OMGGS należą m.in. zły stan ogólny jednolitych części wód powierzchniowych, słaby stan ogólny większości jednolitych części wód podziemnych oraz przekroczenie dopuszczalnych poziomów stężeń SO₂ i</p>

		<p>przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.</p>	<p>benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 poziomu celu długoterminowego dla ozonów (zarówno pod względem ochrony zdrowia, jak i ochrony roślin)." oraz „W celu zapobiegania, ograniczeniu lub kompresji przyrodniczej negatywnych oddziaływań na środowisko w niniejszym opracowaniu przedstawiono rozwiązania administracyjne, organizacyjne i zabiegi techniczne. Dla powyższych rozwiązań przedstawiono szczegółowe działania, które przyczynią się do zminimalizowania oddziaływania inwestycji dla poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego."</p>
784.	<p>Prognoza oddziaływania na środowisko</p>	<p>Miasto Gdańsk: W rozdziale 8. Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, ze względu na wielkość głównej tabeli, na każdej stronie umieściłabym legendę skrótów B, SK, W, DŁ, itd. bo można zapomnieć o co chodzi i czego dotyczą.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uwaga ma charakter edytorski. Legenda została dodana na początku każdej strony tabeli.</p>
785.	<p>Główny dokument planu i załącznik nr 3</p>	<p>Miasto Gdańsk: Na mapie węzłów przesiadkowych brakuje węzła przesiadkowego Gościcino Zielony Dwór. Dodatkowo przy węźle Kowale i Lipce na mapie brakuje oznaczenia parkingów buforowych, są wskazane tylko w tekście. Proponuje je dodać dla pełnej aktualności i spójności dokumentu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Na stronie nr 48 głównego dokumentu planu na rysunku nr 6 oraz na stronie nr 58 na rysunku nr 8 dodano lokalizację węzła przesiadkowego Gościcino Zielony Dwór.</p> <p>Na stronie nr 68 głównego dokumentu planu na rysunku nr 11 dodano lokalizację węzła przesiadkowego Gościcino Zielony Dwór oraz lokalizacje parkingów buforowych przy węzłach przesiadkowych Gdańsk Kowale oraz Gdańsk Lipce.</p>

			Brakujący węzeł i oznaczenia wprowadzono również na mapach fizyki Miasta Gdańsk i gminy Wejherowo.
786.	Główny dokument planu i załącznik nr 3	Miasto Gdańsk: Część dróg zaznaczonych w Gdańsku jako istniejące powinna posiadać oznaczenie „proponowane”. Brakuje też planowanej drogi rowerowej wzdłuż tramwaju GPW.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Lokalizację i oznaczenia dróg rowerowych podano weryfikacji.</p> <p>Na stronie nr 73 głównego dokumentu planu na rysunku nr 12 zmieniono oznaczenia części planowanych oraz istniejących dróg rowerowych oraz dodano nowe odcinki (zgodnie z mapą informacyjną);</p> <p>Zmiany wprowadzono odpowiednio na mapach załącznika na 3.</p> <p>W związku z weryfikacją niektórych odcinków dróg rowerowych zaktualizowano wartości wskaźników w głównym dokumencie planu:</p> <p>1) na stronie nr 105 w tabeli nr 19 w punkcie 3d wartość wskaźnika gęstości sieci rowerowej przy węzłach przesiadkowych dla stanu istniejącego zmieniono z 42% na 37%;</p> <p>2) na stronie nr 107 w tabeli nr 20 w punkcie 4a wartości wskaźnika gęstości sieci rowerowej dla stanu obecnego zmieniono z 11 km/100km² na 10 km/100km² a wartość gęstości sieci dla roku 2040 zmieniono z 42 km/100km² na 37 km/100km².</p>
787.	Główny dokument planu i załącznik nr 3	Miasto Gdańsk: Na ul. Podwale Przedmiejskie w Gdańsku jest zarówno istniejący buspas jak i planowany. Brakuje odpowiedniego oznaczenia na	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Na stronie nr 58 głównego dokumentu planu na rysunku nr</p>

		<p>mapie w fiszce lub jest nieczytelne? Podobna sytuacja występuje dla ul. Wielkopolskiej i Morskiej w Gdyni. Proponuję dodanie odpowiednich oznaczeń.</p>	<p>8 zaktualizowano przebiegi buspasów: 1) buspas w ul. Wielkopolskiej w Gdyni oznaczono jako planowany; 2) buspas w ul. Morskiej w Gdyni oraz w ul. Podwale Przedmiejskie w Gdańsku oznaczono zarówno jako istniejący jak i planowany (obecnie istnieje w jednym kierunku ruchu, planowany jest w przeciwnym).</p> <p>W załączniku nr 3 dla Miasta Gdańska i Miasta Gdyni uzupełniono oznaczenia buspasów.</p>
788.	<p>Główny dokument planu i wszystkie załączniki</p>	<p>Miasto Gdańsk: W dokumencie jest częściowo nieaktualny podkład mapowy dotyczący oznaczeń dróg powiatowych, które straciły swoją wojewódzkość, np. drogi nr 100 i 101. Dodatkowo na mapie i w opisach nie widzę planowanej drogi krajowej do elektrowni jądrowej. Część z zaznaczonych inwestycji regionalnych i krajowych została już wykonana, np. droga z Sierakowic do Lęborka lub droga z Jastarni na Hel. Chociaż część z decyzji i inwestycji mogła zostać wykonana już w trakcie prac nad SUMP sugerowałabym zastosowanie najbardziej aktualnych oznaczeń do inwestycji krajowych i regionalnych, zarówno już wykonanych jak i planowanych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W miarę możliwości i na bazie dostępnych danych dokonano aktualizacji podkładu mapowego. Należy jednak zauważyć, że wskazane rozbieżności dotyczą w większości inwestycji pozostających poza kompetencjami samorządów OMGGS, a więc takich, które stanowią tło dla opracowywanego dokumentu, ale nie są jego przedmiotem.</p> <p>W podkładzie mapowym przedstawiającym planowane inwestycje krajowe i regionalne (rysunki nr 27, 28 głównego dokumentu planu, rysunek nr 1 załącznika nr 2, wszystkie mapy z załącznika nr 3) dokonano zmian w zakresie oznaczeń niektórych odcinków dróg krajowych i regionalnych, na których planowane są prace modernizacyjne lub już je wykonano. Drogi te stanowią tło dla działań proponowanych w SUMP OMGGS, a ich lokalizacja i budowa nie są przedmiotem SUMP OMGGS i planowanych w</p>

ramach dokumentu działań.
Wprowadzone zmiany, to:

1) Usunięto oznaczenie dróg: nr 216 z Władysławowa do Helu, drogi nr 214 z Sierakowic do Lęborka, drogi nr 501 ze Stegny do Krynicy Morskiej, drogi nr 224 z Godziszewa do autostrady A1.

2) Zmieniono oznaczenie z inwestycji krajowej na regionalną: obwodnicy Sierakowic, obwodnicy Kartuz, obwodnicy Trąbek Wielkich, Obwodnicy Rybiny, wschodniej obwodnicy Lęborka, tzw. Obwodnicy Banina oraz tzw. Nowej Świętokrzyskiej.

3) Dodano planowaną inwestycję krajową: połączenie drogowe od trasy S6 do planowanej elektrowni jądrowej.

4) Dodano oznaczenie drogi nr 229 z Pelplina do Rudna jako planowana inwestycja regionalna.

5) Dodano oznaczenie drogi krajowej nr 55 w powiecie malborskim i nowodworskim jako planowane drogi o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.

W głównym dokumencie planu na stronie nr 78 dodano zdanie *Na etapie studialnym są kolejne odcinki: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Via Maris, ul. Nowa Kielnieńska...* uzupełniono o (...) *drogą pomiędzy planowaną elektrownią jądrową a drogą S6*. Droga stanowi inwestycję krajową, a jej budowa nie jest przedmiotem działań proponowanych w SUMP OMGGS.

W głównym dokumencie planu na stronie nr 80 do obszarów, dla których rekomendowane jest wykonanie masterplanów

			<p>dodano tereny wzdłuż planowanego połączenia drogowego pomiędzy trasą S6 a elektrownią jądrową.</p> <p>W załączniku nr 1 Plan Działania na stronie nr 115 w tabeli w opisie sposobu realizacji dla strefy pozamiejskiej A, pozamiejskiej B oraz strefy wybrzeża dodano punkt <i>Tereny wzdłuż planowanego połączenia drogowego pomiędzy drogą S6 a planowaną elektrownią jądrową.</i></p>
789.	Załącznik nr 1 Plan Działania	<p>Miasto Gdańsk: Wskazane w dokumencie połączenie kolejowe z Gdańska do Elbląga pojawia się na mapie, ale nie ma go w opisie działania 1.1.1. Nawet jeśli realizacja inwestycji jest niepewna, to proponuję dopisać ją do podejmowania działań przez samorządy OMGGS na rzecz jej realizacji. Wydaje mi się, że w podobnej sytuacji jest połączenie kolejowe pomiędzy Lęborkiem a Łebą.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W Planie działania w odniesieniu do linii z Gdańska do Elbląga w działaniu 1.1.1. dodano zapis <i>Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Gdańsk-Nowy Dwór Gdański-Elbląg</i> w strefach, przez które przebiega ta linia kolejowa.</p> <p>W planie działania w odniesieniu do linii z Lęborka do Łeby w działaniu 1.1.1. dodano zapis <i>Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Lębork-Łeba</i> w strefach, przez które przebiega ta linia kolejowa.</p> <p>Na mapach w załączniku nr 3 w gminach, przez które przebiega linia nr 229 oznaczono modernizację linii kolejowej nr 229 z Lęborka do Łeby jako planowane linie kolejowe o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji lub niskim prawdopodobieństwie realizacji do 2040 roku.</p>

8.5. Opinie RDOŚ, PWIS i UMG oraz zakres i sposób uwzględnienia uwag wskazanych w opiniach

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS) został przesłany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska (RDOŚ), Pomorskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu (PWIS) oraz Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni (UMG) w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Procedura została przeprowadzona zgodnie z art. 39. ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2002 r., poz.1029 z późn. zm.).

Wszystkie uzyskane w procedurze opinie dla SUMP OMGGS były pozytywne. UMG oraz RDOŚ zaopiniowały dokument pozytywnie z uwagami. Treść uwag oraz sposób ich uwzględnienia zostały zawarte w poniższej tabeli. Opinie ww. organów stanowią załączniki nr 10.22, 10.23 i 10.24 raportu.

Nr	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy SUMP OMGGS
790.	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. wskazał, że „Proгноza oddziaływania na środowisko powinna określać wpływ realizacji zapisów projektu (...) na <u>strefę brzegową</u> ”. W dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko brakuje informacji w ww. zakresie.	Uwaga uwzględniona. Jedynym działaniem, które może wpływać na strefę brzegową jest: budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego. Jednakże ze względu na małą skalę, związaną głównie z dostosowaniem wysokości nadbrzeża do potrzeb osób korzystających z infrastruktury, wpływ tej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska będzie marginalny. Natomiast w związku z działaniem w obszarze szczególnie wrażliwym i podatnym m. in. na procesy erozji wód morskich, w etapie realizacji inwestycji rekomenduje się stosowanie działań, które mają na celu ograniczanie oraz zapobieganie negatywnemu oddziaływananiu wykonywanych prac na środowisko.
791.	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. wskazał, że „W przypadku zdiagnozowania potencjalnych <u>negatywnych oddziaływań na środowisko morskie, mogących być rezultatem realizacji projektu procedowanego dokumentu, należy określić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie tych oddziaływań</u> ”. W dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko brakuje informacji w ww. zakresie.	Uwaga uwzględniona. Wśród rozwiązań mających na celu zapobieganiu, ograniczaniu negatywnych oddziaływań na środowisko dokument Prognozy dla ochrony wód podziemnych i powierzchniowych oraz środowiska morskiego, w tym linii brzegowej przewiduje m. in.: - zapewnienie odpowiedniej infrastruktury służącej do odbioru odpadów oraz pozostałości ładownych ze statków; - stosowanie działań technicznych mających na celu ochronę brzegów

		morskich dla inwestycji realizowanych w tzw. pasie technicznym (oraz podbrzeżu.
792.	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: W prognozie oddziaływania na środowisko, <i>Rozdziale 3.8. Formy ochrony przyrody w obszarze oddziaływań SUMP, Tabeli 21. Charakterystyka obszarów Natura 2000, nie został uwzględniony obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Powyższe należy uzupełnić. Obszary Natura 2000: Zatoka Pucka PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 należy nanieść na Rysunek 8. Obszary Natura 2000.</i>	Uwaga uwzględniona. W Tabeli 21. oraz na Rysunkach 8. oraz 9. zostały uwzględnione Obszary Natura 2000: Zatoka Pucka PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.
793.	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: <i>Zgodnie z zapisami na str. 79 „<u>Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie pomorskim jest emisja antropogeniczna. Jest ona związana ze źródłami punktowymi, pochodzącymi z zakładów przemysłowych, głównie z procesów spalania paliw w celach energetycznych oraz procesów technologicznych, ze źródłem liniowym</u> związanym z transportem drogowym, kolejowym, <u>wodnym</u> i lotniczym, a także ze źródłem powierzchniowym, związanym z sektorem komunalno-bytowym". W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono oddziaływania na powietrze. Biorąc pod uwagę powyższe, zasadnym jest ponowne przeanalizowanie oddziaływania i zapisów tabeli 31.</i>	Uwaga uwzględniona – do Tabeli 31. Został uwzględniony wpływ działania: uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGs na powietrze.
794.	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: <i>Zgodnie z zapisami na str. 223. „<u>Niektóre z przewidzianych w dokumencie SUMP działań będą wpływały negatywnie na gatunki flory, fauny oraz wody powierzchniowe i podziemne. Należą do nich (...) budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego". W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono negatywnego</u></i>	Uwaga uwzględniona – Tabela 31. Została uzupełniona o zapis dotyczący wpływu działania: <i>budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego</i> na florę, faunę oraz wody powierzchniowe i podziemne.

	<p>oddziaływania na gatunki flory, fauny. W działaniu 1.4.1 Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGs nie uwzględniono także negatywnego oddziaływania na wody. Biorąc pod uwagę powyższe, zasadnym jest ponowne przeanalizowanie oddziaływania i zapisów Tabeli 31.</p>
<p>795. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: Zgodnie z zapisami na str. 225, „Działania, które negatywnie będą oddziaływały na zasoby glebowe wiążą się z pracami budowlanymi. O ile ogólne przekształcenie litosfery będzie lokalnie stale wpływać na zasoby glebowe, to negatywny wpływ będzie jednak krótkotrwały i bezpośrednio związany z procesem budowlanym.” Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego zostały wymienione jako działania inwestycyjne, które mogą mieć lokalny wpływ na gleby i zasoby powierzchni ziemi. W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono negatywnego oddziaływania na zasoby powierzchni ziemi w ww. tabeli brakuje odpowiedniej kategorii.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W przypadku dotychczas wymienionych działań ich wpływ na zasoby powierzchni ziemi (rozumiane jako zasoby glebowe) będzie lokalny.</p> <p>Jako zasoby powierzchni ziemi dokument prognozy określa zasoby glebowe oraz zasoby naturalne. Ze względu na przyjęty układ kolumn i kategorii nie przewiduje się dodawania dodatkowej, oznaczonej jako: zasoby powierzchni ziemi.</p>
<p>796. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku: <i>Uaktualnić publikator ustawy o oświadczeniu autora prognozy.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>797. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku: <i>W tabeli na str. 125-142 prognozy uzupełnić kolumnę „Nazwa” o kody obszarów Natura 2000.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dopisano kody obszarów Natura 2000</p>

9

Kwestionariusze i scenariusze badań

9.1. Kwestionariusze wywiadów FGI na etapie diagnostyczno-strategicznym

Respondenci: przedstawiciele samorządów i jednostek samorządowych odpowiedzialnych za transport zbiorowy, planowanie przestrzenne i rozwój

Łączna liczba warsztatów: 3

Czas trwania warsztatu: ok. 2h

9.1.1. Transport i mobilność I

Cel warsztatu: Wypracowanie wstępnej wizji rozwoju mobilności i transportu w OMGGS wraz ze wskazaniem priorytetowych obszarów oraz najważniejszych działań, które powinny zostać podjęte w ramach tych obszarów. Wynik warsztatu będzie podstawą do drugiego spotkania warsztatowego, na którym ogólne kierunki działań zostaną przedstawione, zweryfikowane i uszczegółowione z organizatorami transportu, przewoźnikami i przedstawicielami JST OMGGS.

Temat/czas	Szczegółowy opis tematów/przebiegu warsztatów
Wprowadzenie – 15 minut	<ul style="list-style-type: none">– Przedstawienie celu warsztatów oraz cyklu prac warsztatowych – dwie tury warsztatów. Pierwsze 25.10 jako wizyjne z kluczowymi interesariuszami, drugie 03.11 wdrożeniowe w szerszym gronie interesariuszy.– Wyjaśnienie roli dokumentów regulujących kwestie transportowe w metropolii SUMP, RPT oraz relacji między nimi i wskazanie narzędzia ZIT.– Wskazanie głównego celu SUMP oraz wskazanie zakresu zadań gminnych i powiązań metropolitalnych.– Wskazanie diagnozy mobilności w obszarze na bazie RPT jako wprowadzenie do tematu warsztatów.– Wskazanie kluczowych spostrzeżeń gmin i powiatów z IDI w zakresie transportu i mobilności.
Dyskusja nt. wizji, priorytetów i zakresu rozwijania mobilności i transportu, wskazanie podmiotów potencjalnie odpowiedzialnych za realizację celów	<ul style="list-style-type: none">– Tematy rozmowy zostały wskazane na podstawie obszarów strategicznych wskazanych w OPZ SUMP OMGGS, zapisów RPT, a także wymogów strategii ZIT. Dla poszczególnych tematów zostaną wskazane ustalenia RTP, rola SUMP oraz ZIT. Pogrubiono pytania główne, pozostałe to uzupełniające, zadane w zależności od dostępnego czasu.

1. Kolej

- a. Jakie są możliwe działania na rzecz lepszej integracji zarządzania infrastrukturą kolejową i przewozami (wraz z integracją rozkładową i taryfową) na obszarze całego OMGGŚ (i województwa pomorskiego) – obecnie mamy trzech zarządców infrastruktury i dwóch przewoźników wykonujących przewozy aglomeracyjne/regionalne, z których żaden nie jest własnością samorządu pomorskiego?
- b. Jak powinno wyglądać zarządzanie systemami kolei miejskiej i aglomeracyjnej? Czy są opcje łączenia tych spółek (SKM i PKM)?
- c. Jaka powinna być rola samorządów w rozwoju kolei aglomeracyjnej? W jakim zakresie powinny partycypować w kosztach obsługi kolei?
- d. Jakie są priorytety lokalizacyjne związane z rozwojem infrastruktury przesiadkowej i P&R (gminy podmiejskie, otoczenie metropolii, rdzeń)?

2. Zintegrowany transport zbiorowy

- a. Jak ma wyglądać i z jakich elementów powinien się składać system transportu zbiorowego (kolej jako kręgosłup + korytarze transportowe i punkty przesiadkowe w OM)?
- b. Jaki powinien być model obsługi transportowej rdzenia? Czy powinna to być sieć szybkich połączeń z maksymalnie 2 przesiadkami, czy długie, bezpośrednie linie?
- c. Jak powinien wyglądać model powiązania gmin obszaru funkcjonalnego pomiędzy sobą z pominięciem głównych ośrodków?
- d. Które obszary w pierwszej kolejności wymagają poprawy dostępności do transportu zbiorowego? Jak na tych obszarach powinien rozwijać się transport zbiorowy?
- e. Jakie są główne przeszkody legislacyjne w obszarze zarządzania i integracji transportu zbiorowego?

3. Współpraca i zarządzanie transportem zbiorowym

- a. W jaki sposób zorganizować zarządzanie transportem na poziomie całego obszaru?
- b. Kto powinien odpowiadać za organizację/ integrację transportu zbiorowego w OMGGS? Czy należy utworzyć nową jednostkę odpowiedzialną za organizację, integrację i promocję transportu zbiorowego?
- c. Jakie są główne problemy wynikające z braku integracji transportu zbiorowego? Jakie przeszkody stoją na drodze do integracji?
- d. W jaki sposób i w jakiej formie zorganizować platformę wymiany doświadczeń?
- e. Jak powinien wyglądać model współpracy w integracji transportu zbiorowego? Jeden główny organizator transportu zbiorowego czy kilku mniejszych?
- f. Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach, czy jest potrzeba budowy nowej platformy?
- g. W jaki sposób powinniśmy być przygotowani do obsługi transportowej ruchu turystycznego (np. Półwysep Helski)?

4. Ruch zmotoryzowany

- a. W jaki sposób można zracjonalizować używanie prywatnego transportu samochodowy w OMGGS? Jakie rozwiązania organizacyjne można stosować, aby osiągnąć ten cel?
- b. Uwzględniając plany rozwoju rdzenia (dużo nowych miejsc pracy, większa od liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym) oraz kwestie dostępności transportowej – czy powinniśmy rozbudowywać sieć drogową umożliwiającą dojazd do rdzenia? Jeśli tak, czy i gdzie należy zdefiniować strefę buforową z P&R wyznaczającą strefę o ograniczonej dostępności samochodów? Jak to zorganizować?
- c. Jaka powinna być rola polityki parkingowej dla całej metropolii?

	<p>5. Planowanie przestrzenne</p> <p>a. Jakie narzędzia planowania można zastosować, aby zmaksymalizować potencjał płynący z kolei aglomeracyjnej, dużych węzłów transportowych i jaka jest rola gmin, a jaka szczebla metropolitalnego?</p> <p>6. Związek metropolitalny</p> <p>a. Jakie działania należy podjąć w okresie przejściowym, przed przyjęciem ustawy?</p> <p>b. Jak najlepiej przygotować się do integracji, która nastąpi po przyjęciu ustawy?</p>
<p>Kryteria wyboru projektów ZIT - 20 min</p>	<p>– Jakie powinny być kryteria wyboru projektów do realizacji w ramach środków ZIT? Co powinno decydować o priorytecie realizacji i finansowania działań?</p>
<p>Podsumowanie warsztatu - 20 min</p>	<p>– Przedstawienie głównych ustaleń wypracowanych w trakcie spotkania oraz prośba o akceptację ustaleń lub ich ewentualne uzupełnienie przez uczestników spotkania.</p>

9.1.2. Transport i mobilność II

Cel warsztatu: weryfikacja głównych założeń rozwoju transportu i mobilności dla OMGGs wypracowanych w trakcie pierwszego warsztatu, dyskusja nad wizją w obszarach, które nie zostały poruszone w trakcie pierwszego spotkania, uszczegółowienie ustaleń z I warsztatu, wskazanie możliwych działań mających na celu rozwój transportu i mobilności zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, wskazanie działań priorytetowych.

Temat/czas	Szczegółowy opis tematów/przebiegu warsztatów
------------	---

**Część ogólna –
20 minut**

- Przedstawienie planu spotkania (ogólne wprowadzenie, podsumowanie poprzednich warsztatów, praca w grupach, podsumowanie).
- Krótkie omówienie, gdzie znajdujemy się w pracach nad SUMP oraz Strategią ZIT.
- Wyjaśnienie roli dokumentów regulujących kwestie transportowe w metropolii SUMP, RPT oraz relacji między nimi i wskazanie narzędzia ZIT.
- Przedstawienie celu warsztatów oraz cyklu prac warsztatowych – drugie spotkanie warsztatowe dotyczące możliwych rozwiązań z zakresu transportu i mobilności dla OMGGS, weryfikacja, uzupełnienie i uszczegółowienie wniosków z pierwszego spotkania warsztatowego oraz zebranie propozycji możliwych działań.
- Omówienie wniosków z pierwszych warsztatów oraz wnioski z wywiadów IDI prowadzonych z samorządami w ramach strategii ZIT.

**Wprowadzenie do
pracy w grupach –
10 min**

- Przedstawienie formuły warsztatów – prace warsztatowe będą prowadzone w formule World Cafe. Uczestnicy spotkania zostaną podzieleni automatycznie i proporcjonalnie na cztery grupy. Co około 20 minut w każdej z grup będzie zmieniał się moderator i przeprowadzał dyskusję na jeden ze wskazanych poniżej tematów. Odwrotnie niż w typowym World Cafe, to moderatorzy będą dołączali do poszczególnych grup, a nie uczestnicy spotkania.
- Omówienie obszarów strategicznych, które będą omawiane w poszczególnych pokojach.
- Podział na grupy robocze.

**Dyskusja nad
możliwymi
rozwiązaniami
w zakresie
transportu
i mobilności
w OMGGS –
4x20 minut (łącznie
ok. 100 minut)**

- Celem dyskusji w grupach będzie ustalenie: możliwych rozwiązań w celu poprawy sytuacji w zakresie transportu i mobilności w OMGGS; głównych przeszkód; priorytetów realizacji działań, w tym kryteriów wyboru realizacji poszczególnych rozwiązań; podmiotów odpowiedzialny/niezbędnych do realizacji poszczególnych rozwiązań.
- Każda z grup będzie dyskutowała po kolei na wszystkie opisane poniżej tematy.
- Moderator każdej z grupy rozpocznie dyskusję od krótkiego wprowadzenia, zarysowania głównych

problemów i ewentualnych rozwiązań, w tym tych proponowanych dotychczas, a także przedstawi wnioski z rozmowy z poprzednią grupą.

1. Temat 1: Zintegrowany transport zbiorowy:

a. Wizją rozwoju transportu zbiorowego w OMGGs jest kolej jako trzon układu oraz korytarze transportowe powiązane z węzłami przesiadkowymi.

W tej perspektywie:

i. Jak organizować przewozy autobusowe zintegrowane z koleją? Jakie są główne przeszkody, a jakie zalety istniejącego systemu, które można wykorzystać?

ii. Jak budować powiązania z transportem zbiorowym pomiędzy gminami z pominięciem rdzenia?

iii. Jak powinien wyglądać transport zbiorowy na obszarach, które nie posiadają dobrego dostępu do kolei?

iv. Ile przesiadek w podróżach spoza rdzenia można uznać za dopuszczalne? Jaką formę? Jaki maksymalny czas oczekiwania?

v. Które obszary w pierwszej kolejności wymagają poprawy dostępności do transportu zbiorowego?

b. W jaki sposób powinniśmy być przygotowani do obsługi transportowej ruchu turystycznego (np. Półwysep Helski)?

c. Jakie są priorytety lokalizacyjne związane z rozwojem infrastruktury przesiadkowej i P&R (gminy podmiejskie, otoczenie metropolii, rdzeń)? Jak powinny być kształtowane węzły przesiadkowe i ich otoczenie – gęsta sieć mniejszych węzłów przesiadkowych lub kilka dużych wraz z usługami itp.

2. Temat 2: Współpraca i zarządzanie transportem zbiorowym:

a. Jednym z proponowanych rozwiązań poprawy transportu zbiorowego jest

docelowo utworzenie jednego organizatora transportu w OMGGS (autobusy, tramwaje, kolej aglomeracyjna i metropolitalna inne ogólnodostępne środki transportu?).

W tym kontekście:

- i. Czy uważają Państwo takie rozwiązanie za właściwe?
- ii. Jak widzą ewentualne wyzwania związane z jego wdrożeniem?
- iii. Kto powinien być inicjatorem utworzenia jednego organizatora transportu w obszarze działania?
- iv. Jaka powinna być rola gmin w organizacji transportu zbiorowego w przypadku utworzenia jednego organizatora transportu w obszarze?
- v. W jakim stopniu gminy powinny i są gotowe partycypować w kosztach organizacji zintegrowanego transportu zbiorowego w obszarze?
- vi. Jakie działania powinny zostać podjęte w pierwszej kolejności w celu utworzenia jednego organizatora transportu w OMGGS?

b. Jak powinna wyglądać współpraca, gdy nie ma jednego organizatora – jakie działania można wdrożyć już/teraz, żeby poprawić integrację różnych środków transportu zbiorowego, zarządzanych przez różnych organizatorów?

3. Temat 3: Ruch zmotoryzowany:

- a. W jaki sposób można zracjonalizować używanie prywatnego transportu samochodowego w OMGGS? Jakie rozwiązania organizacyjne można stosować, aby osiągnąć ten cel?
- b. Które miejsca są szczególnie predestynowane do wdrożenia takich rozwiązań jak Strefy Czystego Transportu, strefy uspokojonego ruchu, strefy priorytetowego ruchu transportu publicznego etc.? Kto powinien je wdrażać,

na jakim poziomie zarządzania i jak komunikować mieszkańcom ich zasadność?

c. Uwzględniając plany rozwoju rdzenia (dużo nowych miejsc pracy, większa od liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym) oraz kwestie dostępności transportowej, czy powinniśmy rozbudowywać sieć drogową umożliwiającą dojazd do rdzenia? Jeśli tak, czy i gdzie należy zdefiniować strefę buforową z P&R wyznaczającą strefę o ograniczonej dostępności samochodów? Jak to zorganizować? Jeśli tak, to jak zapobiegać nadmiernemu obciążeniu przestrzeni miast przez ruch indywidualny?

d. Jaka powinna być rola polityki parkingowej dla całej metropolii? Czy dla samorządów rolą polityki parkingowej jest zarządzanie parkowaniem, ustalanie stref i wskaźników parkingowych, czy też kształtowanie zrównoważonej (?) mobilności?

4. Temat 4: Mobilność w planowaniu przestrzennym i aktywna mobilność – ruch rowerowy i pieszy oraz promocja i dialog z mieszkańcami:

- a. Jak zintegrować rower, ruch pieszy, UTO, hulajnogi z koleją i promować to rozwiązanie? Jakie są opcje dostępne i która jest rekomendowana? Jak umożliwić pasażerom przewóz rowerów środkami transportu publicznego?
- b. Czy opcją jest rezygnacja z przewozu prywatnego roweru na rzecz korzystania w dojazdach z roweru metropolitalnego/miejskiego lub posiadania własnych rowerów na końcowej i początkowej stacji (podobnie jak w Niderlandach).
- c. Jak zadbać o bezpieczeństwo w aktywnej mobilności? Co jest głównym problemem rzutującym na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów? Gdzie występują główne „czarne punkty” na Obszarze?
- d. Kto powinien koordynować rozwój metropolitalnych tras rowerowych? Gdzie znajdują się główne „białe plamy”

w tym systemie i które z nich mają najwyższy priorytet realizacji?

e. Jakie są główne bariery w rozwoju ruchu rowerowego i jak je przekraczać?

f. Czy rozwijać systemy rowerów publicznych, łączyć je w jeden rower metropolitalny, czy postawić na współpracę z zewnętrznymi dostawcami tego typu usług?

g. Jak prowadzić skuteczną kampanię promującą aktywną mobilność oraz korzystanie z transportu zbiorowego?

h. Jak komunikować mieszkańcom zmiany w systemie transportowym oraz zmieniać postrzeganie roweru, aby nie był on traktowany jedynie jako narzędzie rekreacji, ale środek transportu?

i. Jak powinna być planowana przestrzeń (wsie, osiedla, dzielnice, miasta) aby ograniczyć zapotrzebowanie na transport?

j. Jakie narzędzia planowania można zastosować, aby zmaksymalizować potencjał płynący z kolei aglomeracyjnej, dużych węzłów transportowych i jaka jest rola gmin, a jaka szczebla metropolitalnego?

k. Jakie powinny być zakładane standardy dostępności sieci transportu publicznego (również rowerów itp.) w przestrzeni miejskiej? Jaki należy przyjąć maksymalny akceptowalny czas dojeżdżania/dojazdów do poszczególnych elementów sieci, aby stanowiła ona realną alternatywę dla transportu indywidualnego?

l. W jaki sposób oddziaływać na interesariuszy, aby racjonalnie i w sposób zrównoważony zarządzać planowaniem przestrzennym? Jak modernizować istniejącą tkankę miejską, aby stała się ona bardziej przyjazna i dostępna w ujęciu mobilnościowym?

m. Czy należy dążyć do tego, aby wszelkie mobilnościowe elementy przestrzeni miejskiej w OMGGS były spójne, jednorodne i rozpoznawalne? Czy przyniesie to niezaprzeczalną korzyść dla całego Obszaru czy raczej odbierze specyficzny koloryt poszczególnych regionów?

- n. Czy widzą Państwo możliwość integrowania tworzenie lokalnych centrów w powiązaniu z węzłami transportowymi?
- o. Czego głównie brakuje w OMGGs w przestrzeni miejskiej? Co sprawia, że jest ona nieprzyjazna? Gdzie występują i jakiego głównie rodzaju są bariery dla aktywnej mobilności w przestrzeni OMGGs?
- p. Gdzie znajdują się kluczowe obszary reprezentujące niewłaściwe planowanie przestrzenne w odniesieniu do mobilności miejskiej i jak je naprawić? Kto powinien tym zarządzać?
- q. Które miejsca są szczególnie dobrze zaplanowane i warto je promować oraz prezentować jako dobra praktykę? Które się najlepiej sprawdzają w codziennym życiu mieszkańców i jak przenieść te projekty w inne lokalizacje tak, aby przyniosły równie dobry efekt?
- r. Jak sprawić, aby przestrzeń dworców, węzłów itd. spełniała najwyższe wymagania pasażerów i tym samym była jak najbardziej przyjazna, bezpieczna i intuicyjna? Kto powinien decydować o realizacji projektów z tego zakresu? Jak zachęcić mieszkańców i poszczególne grupy społeczne (np. osoby z niepełnosprawnościami), aby partycypowali w projektowaniu takich przestrzeni dla uzyskania jak najlepszego efektu z punktu widzenia pasażera? Jak wykorzystać potencjał zarządców i pracowników tych obiektów dla jeszcze lepszego planowania przestrzeni?

Podsumowanie warsztatu i rozmowa na forum – 45 min

- Przedstawienie podsumowania prac w grupach przez moderatorów. Rozmowa na forum nad wnioskami z poszczególnych grup. Około 10 minut na każdy temat (3 minuty dla moderatora na przedstawienie wniosków w konkretnych tematach, 7 minut na dyskusję).

9.2. Kwestionariusze wywiadów FGI na etapie konsultacji wstępnego projektu planu

Respondenci: kluczowi interesariusze - eksperci, urzędnicy i działacze społeczni

Łączna liczba wywiadów: 7

Czas trwania wywiadu: ok. 1,5h

Cel: Weryfikacja i uzupełnienie działań proponowanych w ramach wstępnego projektu SUMP OMGGS w wybranych grupach użytkowników/ekspertów z zakresu transportu, mobilności i planowania przestrzennego.

9.2.1. Mobilność wśród osób z niepełnosprawnościami

1. Część wstępna – 10 minut.

Powitanie uczestników oraz zaprezentowanie podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS: obszar, jaki jest objęty projektem, zakres i cel. Przedstawienie planu oraz formuły badania. Informacja o nagrywaniu i poufności badania.

2. Rozgrzewka – 15 minut.

Uczestnicy spotkania proszeni są o wyobrazenie sobie sytuacji, w której mogą wprowadzić jedną dowolną zmianę (niezależnie od jej kosztów i zakresu) w transporcie na terenie OMGGS (autobusy, kolej, trolejbusy, drogi, parkingi, drogi rowerowe i piesze itd.), która zaczęłaby działać od zaraz. Jaka byłaby to zmiana? Jaki byłby jej efekt? Dlaczego akurat tak zmiana?

3. Dyskusja grupowa – 60 minut:

Część diagnostyczna:

- Jakie są Państwa zdaniem trzy najsłabsze i najsilniejsze cechy transportu zbiorowego OMGGS ze względu na mobilność osób ze szczególnymi potrzebami? Co wpływa na taką ocenę? Co należałoby zmienić?
- Jak oceniają Państwo dostęp do kluczowych/codziennych celów podróży (miejsca pracy/szkoły/sklepu/lekarza/innych) dla osób ze szczególnymi potrzebami? Czy odbycie takiej podróży jest możliwe z wykorzystaniem transportu zbiorowego? Czy drogi piesze i rowerowe zapewniają odpowiedni dostęp do celów podróży?
- Jak oceniają Państwo wyposażenie przystanków i węzłów przesiadkowych pod kątem potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami?

Część projektowa:

Prezentacja i omówienie pakietów działań SUMP OMGGS z wyszczególnieniem tych działań, które mają istotny wpływ na mobilność osób ze szczególnymi potrzebami.

- Czy taki zestaw działań oceniają Państwo jako wystarczający? Które z przedstawionych działań wymagają uszczegółowienia?

- Czy potrafią Państwo wskazać istotne działania dla mobilności osób ze szczególnymi potrzebami, które nie zostały zaproponowane w SUMP OMGGS, a powinny?

4. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

9.2.2. Promocja aktywnej mobilności w szkołach

1. Część wstępna – 10 minut.

Powitanie uczestników oraz zaprezentowanie podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS: obszar, jaki jest objęty projektem, zakres i cel. Przedstawienie planu oraz formuły badania. Informacja o nagrywaniu i poufności badania.

2. Rozgrzewka – 15 minut.

Uczestnicy spotkania proszeni są o wyobrażenie sobie sytuacji, w której mogą wprowadzić jedną dowolną zmianę (niezależnie od jej kosztów i zakresu) w transporcie na terenie OMGGS (autobusy, kolej, trolejbusy, drogi, parkingi, drogi rowerowe i piesze itd.), która zaczęłaby działać od zaraz. Jaka byłaby to zmiana? Jaki byłby jej efekt? Dlaczego akurat taka zmiana?

3. Dyskusja grupowa – 60 minut.

Część diagnostyczna:

- Czy mogą Państwo określić kluczowe problemy związane z docieraniem dzieci i młodzieży do szkół? Jakie? Czy są takie? Z czego Państwa opinie wynikają?
- Jak w Państwa ocenie zmienia się sposób docierania dzieci do szkoły? Czy się zmienia? Na korzyść jakiego środka transportu?
- Czy bezpośrednio do Państwa szkoły doprowadzone są trasy rowerowe lub wyznaczona została strefa uspokojonego ruchu? Czy na terenie szkoły lub w jej sąsiedztwie znajdują się stojaki rowerowe? Jak oceniają Państwo ich wykorzystanie?
- Czy Państwa szkoła bierze/brała udział w kampaniach promocyjnych, np. rowerowy maj? Dlaczego? Czy zauważyli Państwo trwałe zmiany w wykorzystaniu roweru w dojazdach do szkoły w efekcie takich kampanii?

Część projektowa:

Prezentacja i omówienie pakietów działań SUMP OMGGS z wyszczególnieniem tych działań, które mogą mieć istotny wpływ na obsługę transportową szkół.

- Czy taki zestaw działań oceniają Państwo jako wystarczający? Które z przedstawionych działań wymagają uszczegółowienia?
- Czy potrafią Państwo wskazać istotne działania dla mobilności wśród dzieci i młodzieży, które nie zostały zaproponowane w SUMP OMGGS, a powinny?

4. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

9.2.3. Rozwój przestrzenny

1. Część wstępna – 10 minut.

Przekazanie informacji o nagrywaniu spotkania. Przedstawienie harmonogramu realizacji SUMP OMGGS, dotychczas zrealizowanych działań oraz podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS. Prezentacja idei organizacji transportu zbiorowego w OMGGS oraz powiązania zrównoważonej mobilności ze zrównoważonym transportem.

2. Dyskusja grupowa – 75 minut:

Dyskusja nad proponowanymi działaniami SUMP OMGGS bezpośrednio lub pośrednio związanymi z zagospodarowaniem i planowaniem przestrzennym.

Bazy danych i dostęp do informacji:

- Jak oceniają Państwo/Pani/Pan możliwość rozbudowy i bieżącej aktualizacji metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak oceniają Państwo możliwość opracowania Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia z tym związane? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?

Standardy i wytyczne:

- Czy wypracowanie metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych jest możliwe? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Co powinien zawierać ten standard?

- Jak oceniają Państwo możliwość standaryzacji wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS? W jaki sposób powinna przebiegać standaryzacja?
- Jakie kroki organizacyjne związane z planowaniem przestrzennym widzą Państwo jako konieczne, aby poprawić atrakcyjność zrównoważonej mobilności w OMGGS?

Współpraca:

- Jak powinna wyglądać współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy?
- Jak powinno wyglądać podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS?

Rozwój przestrzenny zorientowany na zrównoważoną mobilność:

- Czy jest możliwy rozwój terenów inwestycyjnych mieszkaniowych i funkcji towarzyszących w dobrym dostępie do transportu zbiorowego? W jaki sposób powinien przebiegać ten rozwój?
- Jak oceniają Państwo możliwość przygotowania opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi, z uwzględnieniem usług?
- Czy jest możliwy rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego? W jaki sposób powinien przebiegać ten rozwój?
- Jak oceniają Państwo możliwość rozwoju sieci tramwajowej i trolejbusowej w Gdańsku oraz Gdyni? Jakie widzą Państwo/Pan/Pani szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Które kierunki powinny być rozwijane priorytetowo?

Rozwój ulic i dróg:

- Czy w OMGGS i jego otoczeniu powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
- Jak oceniają Państwo możliwość opracowania i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? W kontekście planowania przestrzennego będzie to oznaczało np. rekomendacje w zakresie stosowania wskaźników miejsc postojowych dla samochodów oraz rowerów zapisywanych w gminnych dokumentach planistycznych.
- Czy hierarchizacja dróg jest możliwa? Jak oceniają Państwo możliwość dalszego wyznaczania stref ruchu uspokojonego, stref „TEMPO 30” oraz stref o ograniczonym dostępie? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?

- Jak oceniają Państwo możliwość wpisywania w dokumentach planistycznych głównych połączeń pieszych i rowerowych w celu zapewnienia realizacji kluczowych dróg pieszych i rowerowych?

3. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie dyskusji. Przedstawienie dalszych kroków realizacji SUMP OMGGS, przekazanie kontaktu do wykonawcy oraz podziękowanie za udział w spotkaniu. Przekazanie informacji o możliwości składania uwag do planu do 26 marca.

9.2.4. Zrównoważony transport i mobilność

1. Część wstępna – 10 minut.

Przekazanie informacji o nagrywaniu spotkania. Przedstawienie harmonogramu realizacji SUMP OMGGS, dotychczas zrealizowanych działań oraz podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS. Prezentacja celów SUMP OMGGS oraz idei organizacji transportu zbiorowego w Metropolii.

2. Dyskusja grupowa – 75 minut.

Prezentacja przedstawiająca proponowane w SUMP OMGGS działania w podziale na obszary: Transport zbiorowy i punkty przesiadkowe, Rowerzyści i Piesi, Ruch Zmotoryzowany, Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja, Współpraca, Planowanie przestrzenne.

Dyskusja będzie podzielona na 6 bloków tematycznych. Każdy będzie odpowiadał osobnemu obszarowi. Na prezentacji będą wyświetlane działania z danego obszaru, a moderator krótko je scharakteryzuje. Po kilkuminutowym wprowadzeniu o komentarz i uwagi do działań zostaną poproszeni uczestnicy spotkania. Dyskusja zostanie analogicznie przeprowadzona dla pozostałych 5 obszarów priorytetowych SUMP OMGGS.

3. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie dyskusji. Przedstawienie dalszych kroków realizacji SUMP OMGGS, przekazanie kontaktu do wykonawcy oraz podziękowanie za udział w spotkaniu. Przekazanie informacji o możliwości składania uwag do planu do 26 marca.

9.2.5. Mobilność wśród przedsiębiorców

1. Część wstępna – 10 minut.

Powitanie uczestników oraz zaprezentowanie podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS: obszar, jaki jest objęty projektem, zakres i cel. Przedstawienie planu oraz formuły badania. Informacja o nagrywaniu i poufności badania.

2. Rozgrzewka – 15 minut.

Uczestnicy spotkania proszeni są o wyobrażenie sobie sytuacji, w której mogą wprowadzić jedną dowolną zmianę (niezależnie od jej kosztów i zakresu) w transporcie

na terenie OMGGS (autobusy, kolej, trolejbusy, drogi, parkingi, drogi rowerowe i piesze itd.), która zaczęłaby działać od zaraz. Jaka byłaby to zmiana? Jaki byłby jej efekt? Dlaczego akurat taka zmiana?

3. Dyskusja grupowa – 60 minut.

Część diagnostyczna:

- Czy i jakie działania podejmuje Państwa firma na rzecz promowania zrównoważonej mobilności wśród pracowników? Jakże zauważają Państwo efekty wprowadzanych zmian? Czy są one w jakiś sposób monitorowane?
- Jakie problemy określiłoby Państwo jako kluczowe we wdrażaniu zrównoważonej mobilności w Państwa firmie? Dlaczego?
- Czy widzą Państwo możliwość do współpracy z samorządami w ramach wdrażania zrównoważonej mobilności w Państwa firmie? W jakim zakresie? Czy taka współpraca się już odbywała?

Część projektowa:

Prezentacja i omówienie pakietów działań SUMP OMGGS:

- Czy taki zestaw działań oceniają Państwo jako wystarczający? Które z przedstawionych działań w Państw opinii wymagają uszczegółowienia/modyfikacji?
- Które działania z perspektywy Państwa firmy są najbardziej korzystne dla rozwoju zrównoważonej mobilności w Państwa firmie?
- Czy potrafią Państwo wskazać inne istotne działania, które nie zostały zaproponowane w SUMP OMGGS, a powinny?

4. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

9.2.6. Mobilność wśród osób starszych i młodzieży

1. Część wstępna – 10 minut.

Powitanie uczestników oraz zaprezentowanie podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS: obszar, jaki jest objęty projektem, zakres i cel. Przedstawienie planu oraz formuły badania. Informacja o nagrywaniu i poufności badania.

2. Rozgrzewka – 15 minut.

Uczestnicy spotkania proszeni są o wyobrażenie sobie sytuacji, w której mogą wprowadzić jedną dowolną zmianę (niezależnie od jej kosztów i zakresu) w transporcie

na terenie OMGGS (autobusy, kolej, trolejbusy, drogi, parkingi, drogi rowerowe i piesze itd.), która zaczęłaby działać od zaraz. Jaka byłaby to zmiana? Jaki byłby jej efekt? Dlaczego akurat taka zmiana?

3. Dyskusja grupowa – 60 minut.

Część diagnostyczna:

- Czy podróż transportem zbiorowym to przymus czy wybór? Jakie są Państwa zdaniem trzy najważniejsze i najsilniejsze cechy transportu zbiorowego OMGGS? Co wpływa na taką ocenę? Co należałoby zmienić?
- Jak oceniają Państwo dostęp do kluczowych/codziennych celów podróży (miejsca pracy/szkoły/sklepu/lekarza/innych)? Z wykorzystaniem jakiego środka transportu najczęściej wykonują Państwo podróż? Czy odbycie takiej podróży jest możliwe z wykorzystaniem transportu zbiorowego? Czy drogi piesze i rowerowe zapewniają odpowiedni dostęp do celów podróży?
- Jak oceniają Państwo wyposażenie przystanków i węzłów przesiadkowych? Czy oczekiwanie na autobus jest wygodne i komfortowe (na przystanku znajduje się ławka, zadaszenie, rozkład jazdy/tablica informacyjna)?

Część projektowa:

Prezentacja i omówienie pakietów działań SUMP OMGGS:

- Czy taki zestaw działań oceniają Państwo jako wystarczający? Które z przedstawionych działań wymagają uszczegółowienia?
- Czy potrafia Państwo wskazać istotne działania, które nie zostały zaproponowane w SUMP OMGGS, a powinny?

4. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

9.2.7. Mobilność wśród obcokrajowców

1. Część wstępna – 10 minut.

Powitanie uczestników oraz zaprezentowanie podstawowych informacji dotyczących SUMP OMGGS: obszar, jaki jest objęty projektem, zakres i cel. Przedstawienie planu oraz formuły badania. Informacja o nagrywaniu i poufności badania.

2. Rozgrzewka – 15 minut.

Uczestnicy spotkania proszeni są o wyobrażenie sobie sytuacji, w której mogą wprowadzić jedną dowolną zmianę (niezależnie od jej kosztów i zakresu) w transporcie

na terenie OMGGS (autobusy, kolej, trolejbusy, drogi, parkingi, drogi rowerowe i piesze itd.), która zaczęłaby działać od zaraz. Jaka byłaby to zmiana? Jaki byłby jej efekt? Dlaczego akurat taka zmiana?

3. Dyskusja grupowa – 60 minut.

Część diagnostyczna:

- Czy podróż transportem zbiorowym to przymus czy wybór? Jakie są Państwa zdaniem trzy najważniejsze i najsilniejsze cechy transportu zbiorowego OMGGS? Co wpływa na taką ocenę? Co należałoby zmienić?
- Jak oceniają Państwo dostęp do kluczowych/codziennych celów podróży (miejsca pracy/szkoły/sklepu/lekarza/innych)? Z wykorzystaniem jakiego środka transportu najczęściej wykonują Państwo podróż? Czy odbycie takiej podróży jest możliwe z wykorzystaniem transportu zbiorowego? Czy drogi piesze i rowerowe zapewniają odpowiedni dostęp do celów podróży?
- Jakie zauważają Państwo trudności w korzystaniu z transportu zbiorowego w OMGGS? Na ile system jest dostosowany do użytkowania przez osoby nieznające/znające w ograniczonym stopniu język polski?

Część projektowa:

Prezentacja i omówienie pakietów działań SUMP OMGGS:

- Czy taki zestaw działań oceniają Państwo jako wystarczający? Które z przedstawionych działań wymagają uszczegółowienia?
- Czy potrafia Państwo wskazać istotne działania, które nie zostały zaproponowane w SUMP OMGGS, a powinny?

4. Zamknięcie FGI – 5 minut.

Podsumowanie przez moderatora dyskusji, podziękowanie za przybycie, zapewnienie uczestników o poufności zebranych danych i anonimowości badanych. Na zakończenie spotkania Moderator powinien udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania uczestników dotyczące dalszego przebiegu procesu badawczego (slajd z harmonogramem prac i danymi kontaktowymi do koordynatorów ze strony zamawiającego i wykonawcy). Następnie moderator żegna uczestników FGI i zamyka spotkanie.

9.3. Kwestionariusz indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI)

Wzór uniwersalnego kwestionariusza indywidualnych wywiadów pogłębionych:

Respondenci: kluczowi interesariusze - eksperci, urzędnicy i działacze społeczni

Łączna liczba wywiadów: 30

Czas trwania wywiadu: ok. 1h

Przedstawienie się moderatora, wskazanie jego roli w badaniu, wyjaśnienie celu badania, jego przebiegu, przedstawienie zagadnień, które zostaną poruszone w trakcie rozmowy. Wyjaśnienie tego, że SUMP OMGGS ma na celu zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie ze środków transportu indywidualnego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego, a także form aktywnej mobilności. Poinformowanie respondenta o nagrywaniu, poufności badania, sposobie wykorzystania zgromadzonych podczas wywiadu danych, ogólnodostępności raportu badawczego.

Przykładowe tematy i pytania (do ustalenia na etapie przygotowawczym, indywidualnie dla każdego z respondentów):

Temat	Pytania
Planowanie przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="539 712 1380 936">– Jak oceniają Państwo możliwość opracowania Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia z tym związane? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? <li data-bbox="539 943 1316 1093">– Czy jest możliwy rozwój terenów inwestycyjnych mieszkaniowych i funkcji towarzyszących w dobrym dostępie do transportu zbiorowego? W jaki sposób powinien przebiegać ten rozwój? <li data-bbox="539 1099 1332 1361">– Jak oceniają Państwo możliwość przygotowania opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi, z uwzględnieniem usług? <li data-bbox="539 1368 1364 1518">– Czy jest możliwy rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego? W jaki sposób powinien przebiegać ten rozwój? <li data-bbox="539 1525 1380 1816">– Czy wypracowanie metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych jest możliwe? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Co powinien zawierać ten standard? <li data-bbox="539 1823 1380 1964">– Jak oceniają Państwo/Pan/Pani możliwość standaryzacji wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS? W jaki sposób powinna przebiegać standaryzacja?

	<ul style="list-style-type: none"> – Jak powinna wyglądać współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy? – Jak powinno wyglądać podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS?
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> – Jak oceniają Państwo możliwość współpracy ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa na budowy i rewitalizacji, odbudowy infrastruktury kolejowej i otoczenia w postaci parkingów budowy Park&Ride, Bike&Ride? Jakie widzą Państwo/Pan/Pani szanse i zagrożenia z tym związane? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak oceniają Państwo możliwość współpracy na rzecz zakupu nowego taboru kolejowego do obsługi Obszaru Metropolitalnego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia z tym związane? Jaki to powinien być tabor? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak oceniają Państwo możliwość uruchomienia połączeń dowozowych i przystanków kolejowych oraz reorganizację tras linii autobusowych poza rdzeniem Metropolii? Jak powinno to przebiegać? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia z tym związane? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> – Czy wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS jest możliwe? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Co powinien zawierać ten standard? – Jak oceniają Państwo możliwość zakupu nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia z tym związane? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Jaki to powinien być tabor i jakie udogodnienia posiadać? – Czy wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego jest możliwe? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Gdzie znajdują się kluczowe połączenia miasto-strefa podmiejska? – Jak oceniają Państwo możliwość rozwoju sieci tramwajowej i trolejbusowej w Gdańsku oraz Gdyni? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować

	<p>pojawiające się zagrożenia? Które kierunki powinny być rozwijane priorytetowo?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jak oceniają Państwo możliwość uruchomienia tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Czy infrastruktura przystanków tramwaju wodnego powinna być przebudowana? Czy istnieje możliwość zintegrowania tramwaju wodnego z lądowym transportem zbiorowym?
<p>Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Czy w OMGGS i jego otoczeniu powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie? – Czy w ramach OMGGS należałoby priorytetyzować połączenia szynowe aglomeracyjne i przewozy dowozowe do węzłów przesiadkowych czy też należałoby pozostawić możliwość swobodnego organizowania transportu? – Jakie kroki organizacyjne widzą Państwo jako konieczne, aby poprawić atrakcyjność zrównoważonej mobilności w OMGGS? – Czy transport na żądanie jest dobrą opcją dla obsługi transportowej strefy podmiejskiej OMGGS (gmin bezpośrednio sąsiadujących z Trójmiastem)?
<p>Parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Jak oceniają Państwo możliwość opracowania i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak oceniają Państwo możliwość rozszerzania stref płatnego parkowania na obszarach miejskich? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Które obszary są kluczowe do objęcia Strefą Płatnego Parkowania? – Jak oceniają Państwo możliwość rozbudowy systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu? Gdzie powinny funkcjonować kluczowe parkingi buforowe dla Metropolii? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?

	<ul style="list-style-type: none"> – Jaka powinna być rola polityki parkingowej? Czy może być sposobem na uspokojenie ruchu oraz promowanie zrównoważonej mobilności?
<p>Rowery/UTO/ piesi</p>	<p>Czy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej; – Audyt bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów; – wysoka jakość bieżącego utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej; – audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności; – są działaniami wystarczającymi czy nie wystarczającymi dla pieszych i rowerzystów? Jeśli nie, to jakie powinny być kolejne zadania związane z ruchem pieszym i rowerowym? Gdzie znajdują się kluczowe połączenia dla rowerzystów/pieszych? – Czy integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego jest możliwa? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Czy rozbudowa systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO jest możliwa? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Czy jest możliwa integracja systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO między sobą, a także z systemem transportu publicznego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
<p>Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Czy hierarchizacja dróg jest możliwa? Jak oceniają Państwo możliwość dalszego wyznaczania stref ruchu uspokojonego, stref „TEMPO 30” oraz stref o ograniczonym dostępie? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak oceniają Państwo możliwość wprowadzania rozwiązań typu woonerf w strefach zamieszkania? Gdzie powinny powstawać w pierwszej kolejności?

	<ul style="list-style-type: none"> – Czy stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków są konieczne? Jak inaczej poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego? – Jak oceniają Państwo możliwość uspokojenia ruchu po budowie obwodnic i kluczowych dróg? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Czy jest możliwa modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak powinny być realizowane nowe inwestycje drogowe, żeby uniknąć nadmiernej rozbudowy układu drogowego? – Jak oceniają Państwo możliwość utworzenia Stref Czystego Transportu? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak powinien przebiegać rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Jak oceniają Państwo możliwość budowy stacji tankowania wodoru oraz innych paliw alternatywnych?
<p>Logistyka transportowa</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Jak oceniają Państwo możliwość wytyczenia miejsc przeznaczonych dla dostawców? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? – Jak powinna wyglądać współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień? – Jak oceniają Państwo możliwość wsparcia rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili? – Jak oceniają Państwo możliwość opracowania planów zrównoważonej logistyki miejskiej na obszarze gminy? – Czy jest możliwe wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw miastach? W jakich godzinach powinny być wprowadzone ograniczenia? Jakie obszary kluczowe powinny być objęte ograniczeniem?
<p>Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja</p>	<ul style="list-style-type: none"> – W jaki sposób powinna być prowadzona edukacja na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych środków transportu?

- Jak oceniają Państwo możliwość rozszerzenia systemu FALA o nowe funkcjonalności oraz nowy obszar funkcjonowania? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak oceniają Państwo możliwość utworzenia zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak oceniają Państwo możliwość opracowania ujednoczonego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak oceniają Państwo możliwość rozbudowy i bieżącej aktualizacji metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGG? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?

Współpraca metropolitalna

- Jak oceniają Państwo możliwość rozszerzenia kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Co jest przeszkodą w utworzeniu jednego organizatora przewozów? Czy samorządy są skłonne oddać zarządzanie transportem zbiorowym zewnętrznej jednostce? Kto powinien odpowiadać alternatywnie za integrację transportu zbiorowego w OMGGG? Do jakiego stopnia powinien zostać zintegrowany transport zbiorowy w OMGGG? Jak powinien wyglądać model współpracy? Jak powinna wyglądać integracja transportu zbiorowego w OMGGG do czasu przyjęcia ustawy o związkach metropolitalnych?
- Czy w przyszłości są Państwo za utworzeniem Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego? Dlaczego tak/nie?
- Jak oceniają Państwo możliwość współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania?

Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?

- Czy powinny odbywać się cykliczne spotkania członków OMGGS z UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej?
- Czy jest możliwa integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim? Czy jest możliwa Integracja taryfowa systemów samochodów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak powinna wyglądać i na czym polegać współpraca pomiędzy zarządcami dróg? Czy przedstawiony zakres współpracy jest zbyt szeroki/wąski? O co należałoby rozszerzyć ewentualną współpracę?
- Jak oceniają Państwo kontynuację projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji oraz utworzenie Metropolitalnego Centrum Transportu? Co i w jakiej formie powinno oferować Metropolitalne Centrum Kompetencji? Jakie użyteczne dane mógłby zbierać Metropolitalny Zespół Badań Transportowych?
- Jak oceniają Państwo możliwości realizacji inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia?
- Jak oceniają Państwo możliwość organizacji linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Gdzie znajdują się kluczowe ciągi, na których powinny funkcjonować linie metropolitalne?
- Czy wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych na terenie OMGGS jest możliwe? Jakie widzą Państwo szanse i zagrożenia w realizacji tego zadania? Jak wykorzystać szanse i zniwelować pojawiające się zagrożenia? Co powinien zawierać ten standard?

9.4. Scenariusz spotkań konsultacyjnych

Łącznie odbyło się 9 spotkań konsultacyjnych w formule online w godz. 17:00-19:00 (2h). Każde ze spotkań miało swój temat przewodni, dotyczący jednego z powiatów tworzących OMGGS oraz jedno spotkanie dotyczące Trójmiasta.

Respondenci: mieszkańcy i przedstawiciele samorządów

Łączna liczba spotkań: 9

Czas trwania spotkania: ok. 2h

Przedstawienie się moderatora, wskazanie jego roli, wyjaśnienie celu konsultacji, ich planowanego przebiegu, przedstawienie zagadnień, które zostaną poruszone w trakcie rozmowy. Poinformowanie uczestników o nagrywaniu i upublicznieniu nagrania po zakończeniu spotkania oraz sposobie wykorzystania zgromadzonych podczas wywiadu danych. Wyjaśnienie terminologii SUMP ze wskazaniem, że ma on na celu zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie ze środków transportu indywidualnego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego, a także form aktywnej mobilności.

Plan spotkania konsultacyjnego:

Temat/czas	Opis poruszanych tematów/przebieg spotkania
Wprowadzenie – 5 minut	– Przedstawienie celu i planu spotkania oraz harmonogramu konsultacji społecznych, a także innych możliwych form zaangażowania w konsultacje Planu.
Część I: prezentacja – 10 minut	– Prezentacja głównych założeń Planu: scenariusze, cele, obszary priorytetowe, cele operacyjne i działania wraz ze wskazaniem obszarów problemowych z diagnozy, na które odpowiadają proponowane cele i działania.
Część II: dyskusja – 100 minut	– Moderowana dyskusja plenarna w podziale na 6 tematów odpowiadających pakietom działań (ok. 15 minut na jeden temat). Dyskusja rozpoczyna się od krótkiej prezentacji działań w pakiecie, problemów na które odpowiadają oraz spodziewanego efektu. Następnie uczestnicy spotkania są zachęceni do zadawania pytań, komentowania i zgłaszania uwag do proponowanych działań.
Podsumowanie – 5 minut	– Przedstawienie głównych ustaleń spotkania, przypomnienie kluczowych terminów i kontaktu do koordynatorów i wykonawców SUMP OMGGS.

10

Załączniki

10.1. Załącznik nr 10.1

Dziękuję za spotkanie w dniu 7 marca 2023 r. w związku z Planem Zrównoważonej Mobilności (SUMP). Ten projekt to krok, może nawet dwa... w dobrą stronę.

Pozwolę sobie wnieść parę uwag i obserwacji do prezentowanego materiału.

Postulat 1 Spójny system ogólnopolski- nie możemy tworzyć samotnej wyspy, która nie będzie spójna wewnątrz, ani też nie miała styczności z sąsiednimi województwami.

Mankamentem opracowania jest jednak brak planu, który obejmowałby całe województwo pomorskie. Oczywiście rozumiem, że gdański obszar metropolitalny nie może ciągnąć się pod Słupsk i Czarną Wodę, tym niemniej szkieletem transportowym tego obszaru powinna być sieć kolejowa, która nie tylko będzie umożliwiała ruch metropolitalny, ale także przeciwdziałała wykluczeniu pozostałych mieszkańców województwa, a także umożliwiała transport międzyregionalny.

Dla przykładu: linie kolejowe Chojnice- Tczew (obecnie 11 pociągów; ostatni: 18:56), Chojnice-Kościeryzyna (obecnie 2- nie ma sensu pisania kiedy ostatni), Chojnice-Nakło (brak), Chojnice-Szczecinek (obecnie 3), Chojnice- Tuchola (obecnie 7, ostatni 21:50); Chojnice- Złotów (obecnie 6; ostatni 19.06) obsługiwane powinny też przyzwoitym w przyzwoitym takcie (15-20 par pociągów). Na dzisiaj ilość tych połączeń uniemożliwia tak naprawdę sprawne przemieszczanie się do pracy, szkoły, kultury, rozrywki, w celach społecznych (zdrowie, turystyka, kontakty międzyludzkie).

To nasze myślenie o transporcie musi być skorelowane z modernizacją ogólnopolską, żeby nie było tak, że jak pociągi już jeżdżą, to dojeżdżają do jakiejś stacji pole (Smętowo), a nie do „zagranicznych” węzłowych Laskowic Pomorskich (jazda w pięciu kierunkach), bo to rozwiązanie nie ma sensu żadnego.

Popatrzmy na Niemcy- połączenie regionalne: z Rostocku (o. 10:34), przyjazd Garmich-Partenkirchen (p. 00:50), 6 przesiadek, czas przejazdu 14:20. Dla porównania: Somonino- Przemyśl, najszybsze połączenie, które wyszukuje, to 23:40 przy 12 przesiadkach. Przy polityce takiej, jak kursy tylko do Smętowa, przejazd przez Polskę będzie już niemożliwy. A przecież życie toczy się także na pograniczach województw. Gdyby pociągi na linii Laskowice- Czersk (szkoła średnia, szkoła zawodowa, średnia szkoła zawodowa) kończyły bieg w kujawsko-pomorskich Śliwicach, to młodzież z gmin Osie, Śliwice byłaby praktycznie wyeliminowana z jako takiego dostępu do edukacji itd.

A przy tworzeniu takich samotnych wysp, jaką zaprezentowano w Strategii, transport międzyregionalny będzie niemożliwy. **Konieczne są zatem zmiany ustawowe zobowiązujące samorządy to takiej współpracy międzywojewódzkiej i wpisanie w ustawę konieczności utrzymywania ruchu o określonych parametrach.** Chociaż bardziej efektywna wydawałaby się jednak centralizacja zarządzania ruchem kolejowym. Bowiem nawet województwa, które nazwałbym prymusami kolejowymi, na przykład dolnośląskie (reaktywacja linii do Jelcza, Sobótki, Wołowa, ale planowana także do Głuszycy, Świeradowa, Karpacza, Lwówka z Jeleniej Góry), mają problem, nieumiejętność, brak woli w metodyce zarządzania infrastrukturą oraz prowadzeniem ruchu.

Najwyższa Izba Kontroli – styczeń 2022: Samorząd Województwa Dolnośląskiego przywracając niektóre połączenia kolejowe poprawił funkcjonowanie transportu kolejowego w regionie. W ocenie NIK nie wpłynęło to jednak istotnie na rozwój tej gałęzi transportu. Planowanie reaktywacji pasażerskich połączeń było nierzetelne. Spośród 21 odcinków linii kolejowych o długości 210,7 km, objętych procesem przejmowania od PKP PLK S.A. lub PKP S.A., pasażerskie przewozy przywrócono na trzech odcinkach o łącznej długości 37,6 km. Przy dotychczasowym poziomie finansowania Zarządcy w kwocie średnio 8 mln 196 tys. zł rocznie, reaktywacja na pozostałych 173,1 km nieczynnych odcinków linii zajmie jeszcze co najmniej 52 lata.

Kiedyś, bodajże marszałek Mieczysław Struk lub Departament Transport UMWP, na zarzut, że na linii Chojnice -Szczecinek są tylko 3 pary pociągów odpowiedział, że Szczecinek leży w innym województwie, i że to tamten samorząd nie jest zainteresowany tematem. Zatem jeśli najważniejszy, najbardziej prężny, najbardziej kompetentny samorząd w Pomorskiem w ten sposób odpowiada, to nie

ma najmniejszej szansy, aby przekonać mniejsze samorządy do zmian stanu dotychczasowego. **Wydaje się, że tylko dyspozycje ustawowe są w stanie zmienić ten stan rzeczy.** Sposób realizacji polityki transportowej przez większość urzędów marszałkowskich, w tym UMWP (a także PLK S.A.) wydaje się taki, że najlepiej jakby niektóre odcinki kolejowe przestały istnieć i zostały zaasfaltowane i adaptowane na ścieżki rowerowe. A gdzie wykluczenie komunikacyjne mieszkańców? A co będzie, jeśli faktycznie, z różnych względów, po roku 2030 podróżowanie prywatnym samochodem osobowym będzie nieakceptowalnie drogie? Czy wtedy 1/3 mieszkańców województwa będzie pozbawiona realnej możliwości przemieszczania się?

Postulat 2 Rewitalizacja, rozbudowa oraz odbudowa linii kolejowych

a. w I kolejności linie kolejowe:

Lębork- Pruszcz Gdański,
Garczegorze- Wejherowo,
Bytów- Kościerzyna,
Kościerzyna- Pszczółki (p. Skarszewy),
Skarszewy- Skórcz,
Nowy Dwór- Szymankowo,

b. w II kolejności:

Korzybie (Sławno)- Bytów,
Szlachta- Smętowo,
Gniew- Morzeszczyn,
Krokowa- Swarzewo,
Nowy Dwór Gdański-Sztutowo,
Smołdzino- Słupsk

Elektryfikacja- poza już istniejącymi planami PLK- nie wydaje się być koniecznością- ponieważ takie odcinki jak Nowy Dwór Gdański- Szymankowo czy Gniew- Morzeszczyn, Lębork- Garczegorze-Wejherowo, Kościerzyna- Pszczółki powinny obsługiwać wahadłowo zestawy z trakcji spalinowej bez przedłużania ich kursów do Pucka, Redy, Gdyni, czy Malborka, Tczewa.

Zresztą nie rozumiem obecnej logiki prowadzenia pociągów na odcinku Kościerzyna- Gdynia przez Glinicz- Wrzeszcz (styczne z linią z Kartuz i Wrzeszcz- Gdynia styczne z linią SKM). Czy nie lepiej byłoby, aby zamiast 10 par pociągów z Kościerzyny do Gdyni (i to przez Wrzeszcz) było 20 na odcinku Kościerzyna- Glinicz, gdzie następowałaby przesiadka na pociągi do Gdańska, które też, w takcie 20 połączeń, jechałyby z Kartuz (teraz tylko 17; ostatni 22.04)?

Powinna być możliwość szybkiej przesiadki w dowolnym kierunku, a nie tworzenie długich połączeń bezpośrednich, z pokrywającymi się odcinkami.

Postulat 3 Częstotliwość

23 połączenia na dobę w Czechach po wsiach (Rožnov pod Radhoštěm- Valašské Meziříčí), 18 połączeń po wsiach: Wiener Neustadt Hbf- Puchberg am Schneeberg, a w województwie pomorskim: Chojnice- Kościerzyna 2, do Szczecinka 3, Szczecinek – Słupsk- 4... Kto tym ma w ogóle jeździć...?

Kościerzyna- Żukowo- (dalej przez Wrzeszcz do Gdyni lub Osową)- 11 par pociągów; z tym, że ostatni pociąg z Kościerzyny odjeżdża o 19.02; od 7.39 do 10.20 jest przerwa, następny jedzie 13.24.

Po godzinie 19.00 do Drezna (Niemcy, Saksonia) odjeżdżają pociągi (bez podziału na rodzaj) z południa: Bad Schandau: 11 połączeń: (19.14, 19.45, 20.14, 20.21, 20.45, 21.14, 21.45, 22.14, 22.45, 23.14, 00.14); z kierunku południowy- zachód: Freiberg- 9 połączeń- ostatnie 00.07; północny- zachód: Grossenhein- 6 (ostatni 00:01); ze wschodu: Budziszyn (Bautzen)- 5- (ostatnie połączenie 23:53).

Dostępność kolei (częstotliwość; godziny połączeń, możliwość kontynuacji) - poza SKM - w województwie pomorskim, także w pasie metropolitalnym, jest nie tyle niewystarczająca, co katastrofalna, nieakceptowalna, utrwalająca różnego rodzaju patologie wynikające z wykluczenia komunikacyjnego.

Postulat 4- Integracja taryfowa

W Niemczech też są różne towarzystwa przewozowe, ale potrafią to zintegrować. Dlatego też w przykładzie przywołanym w punkcie 1. połączeniami regionalnymi przejeździemy Rostock- GaPa na jednym bilecie za 44 euro (rower chyba wiezie się za darmo (!), z kolei w naszym połączeniu (Somonino-Przemysł) wsiądziemy do: POLREGIO, Arrivy, ŁKA, KŚ, KML i za każdym razem będziemy musieli kupować bilet (tego nie weryfikowałem, ale raczej tak).

System powinien umożliwiać integrację biletową zarówno wewnątrzwojewódzką- obejmującą wszystkie środki transportu, ale także, na liniach kolejowych, też integrację taryfową ogólnopolską uwzględniając różnych właścicieli.

Przykład wewnątrzwojewódzki:

Przykładowo: taka marszrutka, przyjmijmy, że niecodzienna, ale:

Odcinek pierwszy: Hopy Sklep- Kartuzy- wyjazd pierwszym autobusem 7:02, linia 641 PKS Gdynia: 22km, koszt biletu jednorazowego 12,5 zł, brak ulgi dla młodzieży szkolnej (miesięczny N- 370 zł, U- 189 zł)

2. PA Gryf linia 2, 7:40 do Goręczyna, 13 km, 9 zł, ulgi brak, MN- 294 zł., MU- 150 zł)

3. POLREGIO: Sławki- Gdańsk Główny, 10:42, 45 km, 14,30 zł; U- 9,01 zł, MN- 257 zł, MU- 131,07 zł)

4. PKS Gdańsk- Przywidz, 13:20, przyjazd 14.13, 32 km, 13,50 zł, ulgi brak, MN- 345, MU- 175)

Podróż na odległość 112 km trwała 6,5 godziny i kosztowała 50 złotych w jedną stronę dla biletu normalnego oraz 45 dla biletu uczniowskiego. W tym dniu nie ma już możliwości powrotu, po tej samej trasie. Brak biletów rodzinnych etc. Trasa wiodła przez stolicę metropolii- Gdańsk.

Teraz przedstawię coś, co jest absolutnie szokujące z naszej perspektywy: kraj południowomorawski- <https://www.idsjmk.cz/en/index>

Dodam, że Brno- stolica tego województwa- to nie żaden tam Gdańsk (dla przykładu liczba klientów lotniska: 2019 Lotnisko Rębiechowo- 5,37 mln pasażerów, Brno- 0,57 mln), więc różnica w potencjale przewozowym jest ogromna.

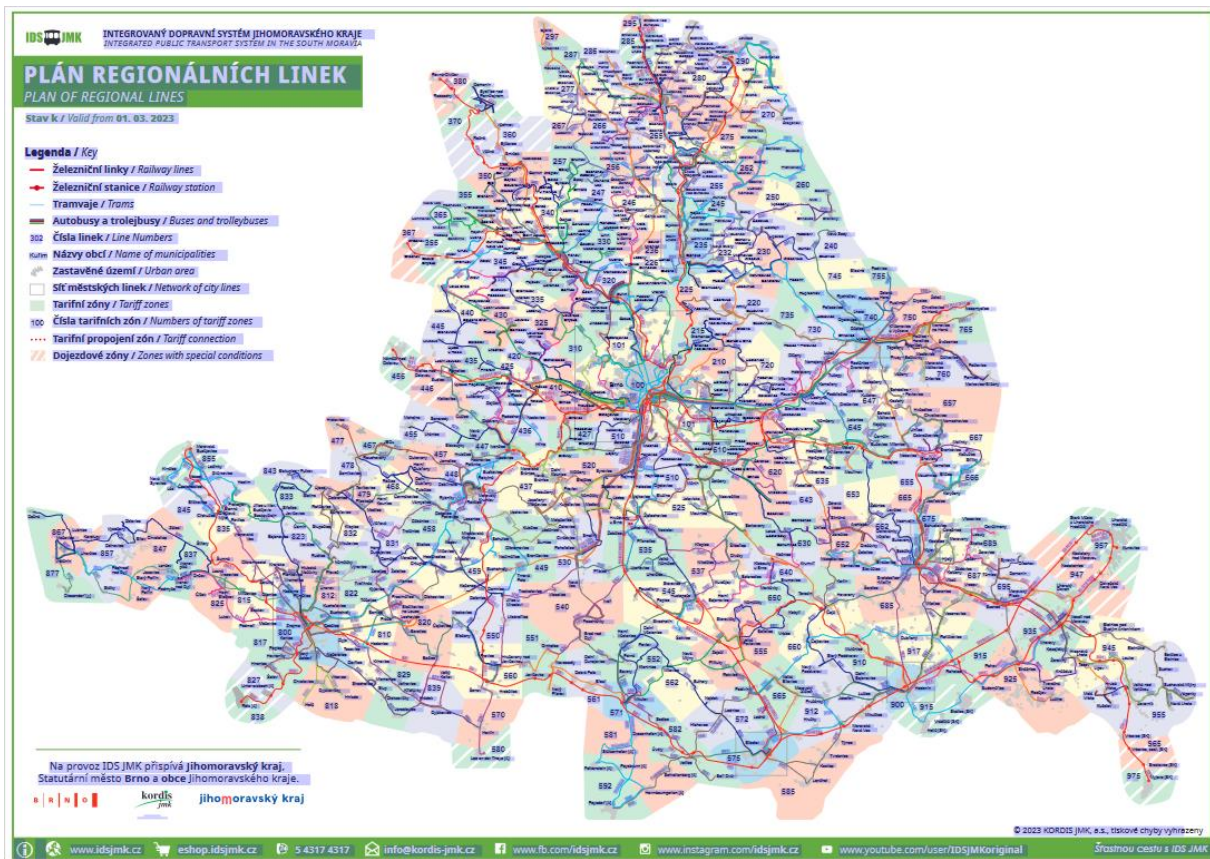
Mapka nr 1 (poniżej)

Całodzienny bilet na całą sieć (bo można kupować na 12 stref) - **50 złotych**, jest ulgowy na całą sieć **25!!!**

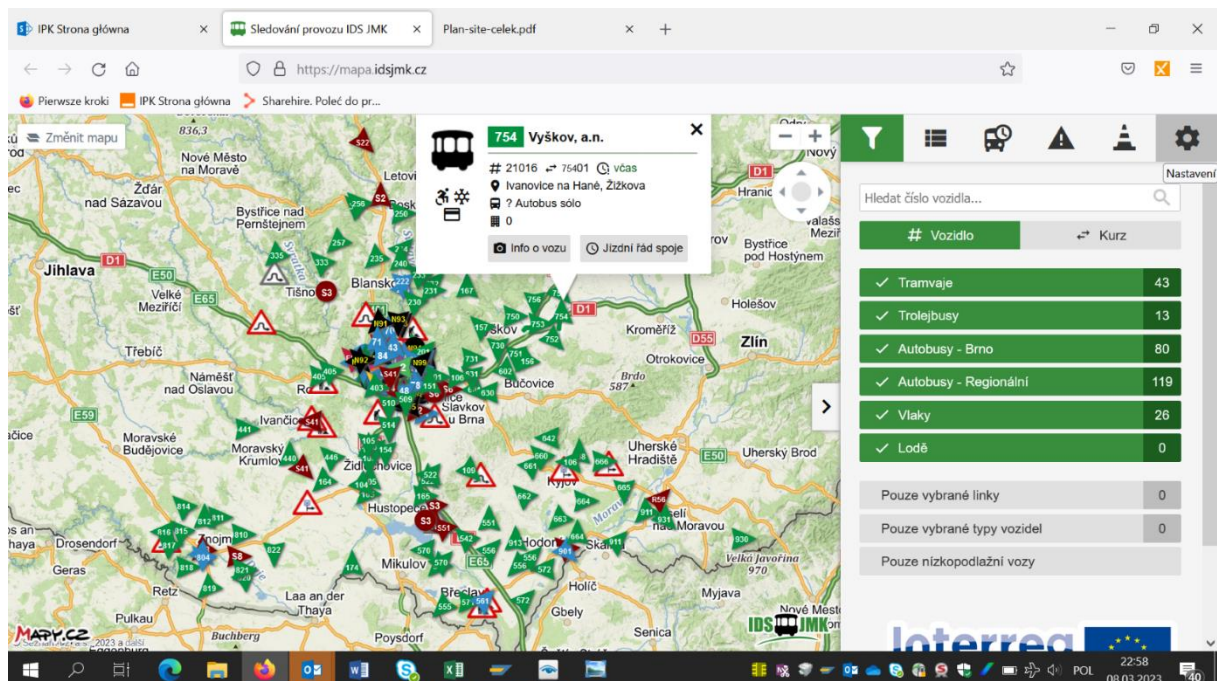
Bilet normalny miesięczny na całą sieć kosztuje- 740 złotych (110 złotych na 1 zonę) (są też bilety kwartalne i roczne!) miesięczny, zaś ulgowy na jedną linię Gryf, jedną linię POLREGIO, jedną linię PKS Gdańsk i Gdynia kosztowałby 1270!!! złotych, a gdzie pozostałe kursy, a gdzie miasto Gdańsk, Gdynia, Sopot a dojechać do Tczewa i Słupska? Co prawda za 392 złote Gryf pisze, że można jeździć po całej sieci Gryfa, w PKS Gdańsk- 405 złotych taka sama usługa, 390 Gdynia- czyli za 1100 dostajemy bilet sieciowy na trzy towarzystwa autobusowe, które nie oferują żadnej tak naprawdę uczciwej oferty (częstotliwość kursów, skomunikowanie). A gdzie jeszcze bilety kolejowe, gdzie bilet na Gdynię, Gdańsk?

Żyjemy chyba na jakiejś innej planecie.

Jak sobie wyklikiwałem w miarę skrajne miejscowości z południowomorawskiego województwa, to w ciągu dnia dało się przejechać około 800 km na całodziennym bilecie z 20 przesiadkami (50 złotych). A u nas za tę cenę- 120 km. Nie obrażając mieszkańców: mamy standardy Somalii czy jakiejś Libii może. Pewnie, gdyby się wzięło do takiej kalkulacji jakąś szybką linię kolejową (choćby Brno- Brześć), to dałoby się jeszcze więcej kilometrów przejechać.



Jest 23.00 a po województwie południowmorawskim jeździ teraz 120 autobusów regionalnych, 80 autobusów miejskich w Brnie, 27 pociągów.



Postulat 5- Cyfryzacja

Vide: <https://www.idsjmk.cz/en/index>

Postulat 6- Ścieżki rowerowe, P&R, infrastruktura, interakcje

To jest infrastruktura dodatkowa, która nie powinna blokować sprawy zasadniczej. Jak będą połączenia, skomunikowanie, szybkość, atrakcyjna cena, to ludzie z pola będą wsiadać... jak nie będzie core'u, to z nowych dworców i wiat ludzie nie będą korzystać- proszę zobaczyć stację Brusy, Sierakowice.

Postulat 7

Konieczna jest współpraca samorządu z urzędami centralnymi w celu efektywnej realizacji projektów, szczególnie z PLK SA, z Ministerstwem Infrastruktury. PLK nie może realizować swoich projektów w oderwaniu od potrzeb. Niepokoi brak tej współpracy, niepokojący jest sposób wydawania ogromnych pieniędzy, w tym z UE przez PLK S.A., niejednokrotnie bez żadnego efektu: podniesienia prędkości pociągów, zwiększenia przepustowości linii. W kontekście wszystkich powyższych argumentów realizacja takiej kolejowej obwodnicy Kartuz, to jakieś kuriozum, rzecz niepotrzebna, ponieważ ruch kolejowy powinien być prowadzony od Sierakowic (Lęborka) do Wrzeszcza na wprost, a nie jakieś Tour de Cassubia; to poniekąd pokazuje, że z reaktywacją linii kolejowej do Sierakowic może być kłopot.

Postulat 8

Powyżej przedstawiłem perspektywę kliencką.
Proszę o włączenie mnie w pracę nad tym projektem.

Z serdecznymi pozdrowieniami.

[Imię i nazwisko, adres]

Dw:

ug@somonino.pl

kancelaria@mi.gov.pl

bittel.andrzej@gmail.com

marszalek@pomorskie.eu

biuro@horal.pl (dajmy może sobie już spokój z tym CPK, jak już to zbudujemy, to loty będą passe (zresztą loty wewnątrz krajowe oraz do 1000km w UE nie powinny być realizowane) i przeznaczymy te pieniądze na realną poprawę komunikacji kolejowej w Polsce oraz prawdziwą walkę z wykluczeniem komunikacyjnym 15 milionów Polaków)

sierakowice@sierakowice.pl

sekretariat@chmielno.pl

sekretariat@leczyce.pl

sekretariat@stezyca.eurząd.eu

kancelaria@gminalinia.com.pl

sekretariat@starostwolebork.pl

powiat@kartuskipowiat.com.pl

starostwo@powiatkoscierski.pl

senator.stanislaw.lamczyk@gmail.com

PS

Gdzie Ci Czesi o północy jeszcze jeżdżą...?- **takich rozwiązań oczekujemy:**

The screenshot shows a web browser window with the URL <https://mapa.idsjmk.cz>. The main content is a map of the Olomouc region in the Czech Republic, displaying various transport routes and stops. A sidebar on the right contains a search bar and a list of transport modes with their respective counts:

#	Vozidlo	Kurz
<input checked="" type="checkbox"/>	Tramvaje	27
<input checked="" type="checkbox"/>	Trolejbusy	3
<input checked="" type="checkbox"/>	Autobusy - Brno	49
<input checked="" type="checkbox"/>	Autobusy - Regionální	23
<input checked="" type="checkbox"/>	Vlaky	14
<input checked="" type="checkbox"/>	Loďe	0
Pouze vybrané linky		0
Pouze vybrané typy vozidel		0
Pouze nízkopodlažní vozy		

Z 44 numerów linii PA Gryf i PKS Gdańsk po 21:00 w dzień roboczy jest 15 kursów; czyli 8 linii ma po parze połączenia. Chyba tylko 1 pojazd jest w ruchu po 23:00
 A soboty, a niedziele i święta. Czy naprawdę jesteśmy skazani na takie rozwiązania?

10.2. Załącznik nr 10.2



Krzysztof Aleksander

A1 Użytkownicy są bardziej wrażliwi na swoje potrzeby, niż jakikolwiek architekt.

Christopher Alexander „Język wzorców” 1977
 Treść, która przedstawiam niżej wysłałem niedawno w skróconej wersji do Pana Marszałka J. Bony. Nie liczyłem na reakcję Adresata, co się zresztą tak stało. Może się sprawdzi tu treść tezy w tytule oraz w ramce poniżej, a dotyczącej transportu w ogóle, tej dziedzinie gospodarki, która decyduje o sukcesach lub porażkach. Wynika z tego, że nawet najdoskonalsze rozwiązania techniczne nie zdadzą się na nic, gdy te nie umożliwią budowy optymalnych rozkładów jazdy.

TAKIE ZAGROZENIE MOŻE MIEĆ MIEJSCE W GILNCZU, CO WYRAZAM PONIZEJ.

To, co się dzieje dzisiaj w kartuskim kolejniactwie, można przyrównać do przełomu XIX/XX wieku, do czasów, gdy się Kartuzy znalazły w systemie państwowej sieci kolejowej. Wówczas Prus. Po dziesiątkach lat degradacji tego stanu, tak w okresie przedwojennym, jak i powojennym, Kartuzy mają szansę na ponowne znalezienie miejsca na krajowej mapie sieci kolejowej.(.....) dla dobra sprawy trzeba pokazywać zamierzenia oraz wydarzenia. Może w oparciu o te informacje pojawiłyby się pewne nowe, lepsze rozwiązania - takie, które umknęły projektantom? W oparciu o wiedzę jaką dysponuję w tym temacie, wydaje się zupełnie nierozumiałe **zaniedbanie budowy węzła przesiadkowego w GILNCZU.**

Malosprzyjające warunki terenowe Gilncza rekompensuje z wielką przewagą to, że tu zbiegają się i wychodzą linie aż w czterech kierunkach. W takiej sytuacji za błędne można uważać obchodzenie pewnych zasad projektowych, jak te poniższe.

Przesiadka odgrywa zasadniczą rolę w transporcie publicznym. Jeżeli nie uda się ich właściwie zorganizować, cały system transportu publicznego poniesie klęskę. Wzrost przesiadkowe należy traktować jako pierwszorzędną, a nie drugorzędne elementy transportu publicznego. Należy tworzyć bodźce, które skłonią wszystkich organizatorów transportu do planowania przekreślenia linii tak, by tworzyły węzły przesiadkowe

* A.Parkin Language, * Ch. Alexander, Oxford - Utkin, Paryż 1977

Dla potwierdzenia tezy zawartej w ramce powyżej, zbudowałem symulację rozkładu jazdy, w którym węzeł przesiadkowy w Gilnczu spełnia funkcję zasadniczą.(.....) Krótka analiza w oparciu o rozkład jazdy dla kursów tam i z powrotem wykazuje spodziewane korzyści.

Na załączone rozkłady proszę patrzeć wyłączenie jako na jeden ze sposobów poprawy kolejowej oferty przewozowej.

Same rozkłady zawierają niewątpliwie wiele błędów.

Cały plik zawiera następujące treści:

- * A1 Wprowadzenie z uzasadnieniem konieczności budowy węzła przesiadkowego;
- * B1 - B 3 Symulacje rozkładu jazdy pociągów Wrzeszcz/Gdynia - Kartuzy/Kościerzyna;
- * C1 -C3 Symulacje jw pociągów w odwrotnym kierunku.
- * G1-G 5 Historia przebudowy odgałęzień w Gilnczu oraz trzy alternatywy, usytuowania kolejowego węzła przesiadkowego.
- * N-N2 Rozkłady jazdy pociągów do 12 III 2023 oraz nowego rozkładu od 12.06.2023
 Nowy rozkład jest niewątpliwie najlepszym w historii "PKM". Jego układ musi być jednak bardzo jasny i czytelny dla pasażerów; powinien wskazywać możliwe przesiadki. Jednak do czasu oficjalnego jego ogłoszenia trzeba się wstrzymać z użytkowaniem; mogą być wprowadzone zmiany.
- * N 5 Propozycja całkowitej zmiany linii komunikacji miejskiej w Kartuzach, z rozkładem dostosowanym do rozkładu kolejowego.

Rozpoczytnam mój punkt widzenia, dot. **KONIECZNOŚCI** lokalizacji kolejowego węzła przesiadkowego Gilncz, od prezentacji rozkładów jazdy pociągów na liniach 201, 229, 234 oraz PKM. Pełna modernizacja całego systemu może nastąpić w niedalekiej perspektywie czasowej.

W załączonych rozkładach pokazuję na możliwość uelastycznienia podróży w różnych kierunkach. **Szczególną rolę miałby spełniać tu węzeł przesiadkowy Gilncz.** Widzę to w ten sposób:

- * część pociągów z kierunku Kościerzyny do Gdyni p. Osowe, oraz z Kartuz do Gd. Wrzeszcza p. St. Piłę i odwrotnie spotyka się o jednej porze na „węźle G”, umożliwiającej przesiadki z pociągu na pociąg;
- * powyższe może też dotyczyć części pociągów do Gd. Wrzeszcza p. Zukowo Wsch. i przez St. Piłę.
- * część pociągów na kierunku Kartuskim może rozpoczynać bieg na „węźle G”, a kończyć w Kiełpińku. To zależy od przepustowości trasy i dotyczy szczególnie szczytów przewozowych.
- * kilku przystankom (w ślad za ścieżką nazewnictwa balpaś) dla lepszej orientacji podróźnych (gł. turystów) nadać nazwy: Dzierżążno Kartuskie, Borowo Kartuskie(ł?), Bernardino Kartuskie itp.

Jeżeli powyższa koncepcja dot. budowy węzła przesiadkowego Gilncz nie znajdzie uznania, to szkoda czasu na dalszą analizę.

Jeśli będzie inaczej - odsyłam do rozkładów jazdy (igr22/23)

GD. WRZESZCZ/GDYNIA /KARTUZY /KOŚCIERZYNA

1 w	SYMULACJA	P	SP 1	KI 2 *	S 2	T 2	A 2	M 2	R 2	SP 3	X 2	Ks 3	KI 4 *	T 4	A 4	M 4	SP 5	R 4	T 6	S 4	KI 6 *	A 6	
			⊗	*	▲	★	■	☆	▣	▣	⊗	↓	△	*	★	■	☆	▣	▣	★	▲	*	■
GD. WRZESZCZ	2	1		5:54						7:13			8:05				9:35					10:25	
GD WRZESZCZ	1			↓		6:02	6:32	7:02		↓	7:35	7:53	↓	8:15	8:33	9:05	↓		10:05	10:15	↓	10:33	
Gd. Strzyża				5:57		6:05	6:35	7:05		7:16	7:38	7:56	8:09	8:18	8:36	9:08	9:38		10:08	10:18	10:28	10:36	
Gd. Kiełpiniek				6:08		6:17	6:45	7:17		7:27	7:48	8:06	8:20	8:28	8:48	9:20	9:48		10:20	10:30	10:40	10:48	
Gd. Rębiechowo				>		6:28	6:55	7:28	Λ	>	↓	8:16	>	8:39	8:58	9:30	>		10:30	↓	>	10:58	
Gd. Osowa				>		6:33	>	7:33		>	>	8:21	>	8:44	>	9:35	>		10:35	>	>	>	
GDYNIA GŁ.				>		6:50	>	7:50		>	>	8:38	>	9:01	>	9:52	>		10:52	>	>	>	
GDYNIA GŁ.				5:27	>	5:55	>	7:13		7:13	>	>	>	>	>	>	>		9:35	>	>	>	
Gd. Osowa				5:44	>	6:12	>	7:30		7:30	>	>	>	>	>	>	>		9:52	>	>	>	
Rębiechowo/Ban				5:49	>	6:17	7:00	7:35		7:35	↓		>	9:02			>	9:57	↓		>	>	
Żukowo Wsch.				5:56	>	6:24	7:07	7:42		7:42	>	8:06	>	9:09			>	10:04		10:47	>	11:09	
Gd. Kokoszkł				>	6:12	>	>	>		>	7:30	>	8:24	>	>	>	9:52	>		>	10:44	>	
Stara Piła				>	6:20	>	>	>		>	7:38	>	8:32	>	>	10:00	>		>	>	10:52	>	
Gliniec				6:02	6:30	6:30	7:13	7:48	7:48	7:48	8:12	8:43	9:15	9:15	9:15	10:10	10:10		10:53	11:02	11:16		
Dzierżążno				6:08	>	6:35	7:19	7:53		7:53	>	8:17	8:48	9:21			>	10:15		10:59		11:21	
KARTUZY				6:15	>	6:42	7:26	8:00		8:00	>	8:24	8:55	9:28			>	10:22		11:06		11:28	
Kiełpino Kart.					6:38	>				7:56	>						10:18	>		>			
Somonino					6:42	6:50				8:00		8:32					10:22	>		11:15			
KOŚCIERZYNA						7:17					8:58									11:41			

GD. WRZESZCZ/GDYNIA /KARTUZY / KOŚCIERZYNA

2w	SYMULACJA	P6	SP7	X4	R6	T8	KI8	A8	M8	SP9	X6	S6	T10	A10	M10	KI10	SP11	X8	R8	T12	A12
GD WRZESZCZ 1		11:02	↓			12:02	↓	12:33	13:02	↓		14:00	14:10	14:33	15:00	↓	↓		16:00	16:15	16:33
Gd. Strzyża		11:05	11:38			12:05	12:29	12:36	13:05	13:38		14:03	14:13	14:36	15:03	15:09	15:35		16:03	16:18	16:36
Gd. Kiełpiniek		11:16	11:50			12:17	12:41	12:48	13:17	13:50		14:13	14:25	14:48	15:15	15:21	15:47		16:15	16:30	16:48
Gd. Ręblichowo		11:25	>			12:27	>	12:58	13:27	>		14:35	14:35	14:58	15:25	>	>		16:25	16:40	16:58
Gd. Osowa		11:30	>			12:32	>	>	13:32	>		>	14:40	>	15:30	>	>		>	16:45	>
GDYNIA GL.		11:47	>			12:49	>	>	13:49	>		>	14:57	>	15:47	>	>		>	17:02	>
GDYNIA GL.																					
Gd. Osowa			>			11:54	12:25		>			13:54	>			>			15:54	>	
Ręblichowo/Ban			>			11:59	12:29		>			13:59	14:17			>			15:59	16:29	17:03
Zukowo Wsch.						12:06	12:36		>			14:06	14:17			>			16:06	16:36	17:10
Gd. Kokoszki						11:54	>		>			13:54	>			>			>	>	>
Stara Piła						12:02	>		>			14:02	>			>			>	>	>
Gliniec						12:12	12:42		13:12	13:15		14:12	14:12	14:32	15:15	15:43	16:09	16:13	16:42		17:16
Dzierżążno						>	12:17	>				>	13:21	14:37	15:21	15:48	16:18		>		17:21
KARTUZY						>	12:24	>				>	13:28	14:44	15:28	15:55	16:25		>		17:28
Kiełpino Kart.						12:20	12:50					14:20							>	>	
Somonino						12:24	12:54					14:24								16:34	16:54
KOŚCIERZYNA							13:20					15:18								17:00	17:20

GD. WRZESZCZ/GDYNIA /KARTUZY/ KOŚCIERZYNA

3 w	SYMIU LACJA	P 0	SP13	S 8	M12	K12	T14	A14	SP15	X10	M14	K14	R10	T16	S10	A16	M16	K16
			⊗	▲	♁	*	■	⊗	▲	♁	■	♁	*	■	♁	■	♁	■
GD. WRZESZCZ 2			17:05			17:57			19:27			20:27						22:46
GD WRZESZCZ 1			↓		17:15	↓	18:10	18:33	↓		19:45	↓	20:37	21:05	21:37	22:05	22:30	↓
Gd. Strzyża			17:08		17:18	18:00	18:13	18:36	19:30		19:48	20:30	20:40	21:08	21:40	22:08	22:33	22:49
Gd. Kiełpiniek			17:20		17:30	18:11	18:25	18:48	19:42		20:00	20:42	20:52	21:20	21:52	22:20	22:45	23:01
Gd. Rębiechowo			>		17:40	>	18:35	18:58	>		20:10	>	21:02	21:30	22:02	22:31	22:55	>
Gd. Osowa			>		17:45	>	18:40	>	>		20:15	>	21:35	>	>	>	23:00	>
GDYŃIA GŁ.			>		18:02	>	18:57	>	>		20:32	>	21:52	>	>	>	23:17	>
GDYŃIA GŁ.			>		17:06	>	>	>	>		19:30	>	>	>	>	>	>	>
Gd. Osowa			>		17:23	>	>	>	>		19:47	>	>	>	>	>	>	>
Rębiechowo/Ban			>		17:28	>	>	19:03	>		19:52	>	21:07	22:07	22:35			>
Żukowo Wsch.			>		17:35	>	>	19:10	>		19:59	>	21:14	22:14	22:42			>
Gd. Kokoszeki			17:24		>	18:15		>	19:47		>	20:46	>		>			23:05
Stara Piła			17:32		>	18:23		>	19:55		>	20:54	>		>			23:13
Gliniec			17:42		17:42	18:33		19:16	20:05		20:05	21:04	21:20	22:20	22:48			23:23
Dzierżążno			>		17:47	18:38		19:21	>		20:10	21:09	21:25	22:25	22:53			23:28
KARTUZY			>		17:53	18:45		19:28	>		20:17	21:16	21:32	22:32	23:00			23:35
Kiełpino Kart.			17:50		>			20:13	>			>	>	>	>			
Somonino			17:54		18:03			20:17	20:25			21:44	22:44					
KOŚCIERZYNA			18:30		18:30			20:51	20:51			22:10	23:10					

LEGENDA

Kursy | K: ■ * | SP ⊗ |
 -tabor spalinyowy na trasie
 Kokoszeki -Stara Piła
 Odprawy i przyjmowanie
 we Wrzeszczu z peronu 2.
 Pozostałe kursy: tabor
 elektryczny.

⊗ &
 Kursy | M ♁ | T ★
 obsługują trasę
 Gd. Wrzeszcz -Osowa -Gdynia
 Czasowy ich przebieg jest
 zaciemniony

&
 Gliniec 17:42 17:42
 wirtualny węzeł w Gliniec
 umożliwia dogodne przesiadki
 To czwrti rozkład jazdy
 bardzo elastycznym.

&
 7:25 &
 możliwa przesiadka
 w Gd. Rębiechowo

&
 23:17 & 23:10
 oznakowanie
 kursów końcowych

Kościelna /Kartuzy/ Gdynia/Gd. Wrzeszcz

1 K	SYMULACJA	Ks 1 ▽	S 1 ▽	KI 1 *	T 1 *	A 1 ■	X 1	M 1 ⚙	R 1 ▽	SP 2 Ⓞ	Ks 2 ▽	Z 1 ▽	K 3 *	T 3 *	A 3 ■	S 3 ▼	M 3 ⚙	R 3 ▽	SP 4 Ⓞ	KI 5 *	T 5 *	A 5 ■	
	KOŚCIELNA	3:54	4:23				5:02		5:50			6:33				7:24							
	Somonino	4:22	4:51				5:30		6:18			6:59	6:51			7:52			8:31				
	Kielpino Kart.	4:26	4:55				>		6:22			7:03	>			>			8:35				
	KARTUZY	>	>	4:30			5:38		>	6:17		>	6:59		7:30	8:00		8:30	>	9:00			9:30
	Dzierżążno	>	>	4:57			5:45		>	6:24		>	7:06		7:37	8:07		8:38	>	9:07			9:37
	Gliniec	4:34	5:03	5:03			5:50		6:30	6:30		7:11	7:11		7:43	8:12		8:43	8:43	9:12			9:43
	Stara Pila	>	>	5:13			>		>	6:40		>	7:23		>	>		>	8:53	9:22			>
	Gd. Kokoszeki	>	>	5:21			>		>	6:48		>	7:32		>	>		>	9:01	9:30			>
	Zukowo Wsch.	4:40	5:09	>			5:56		6:36	>		7:17	>		7:49	8:18		8:49	>	>			9:49
	Rębiechowo/Ban	4:47	5:16	>			6:03		6:43	>		I	>		7:56	I		8:56	>	>			9:56
	Gd. Osowa	>	5:21	>			>		6:48	>		>	>		>	>		9:01	>	>			>
	GDYNIA GL.	>	5:38	>			>		7:05	>		>	>		>	>		9:18	>	>			>
	GDYNIA GL.	>		>	5:05		5:38	>	6:05	>		>	>		6:30	>		>	>	>			9:10
	Gd. Osowa	>		>	5:22		5:55	>	6:22	>		>	>		6:47	>		>	>	>			9:27
	Gd. Rębiechowo	4:51		>	5:27		6:00	6:07	6:27	>	6:52	7:25	>	7:42	8:01	I	8:32		>	>			9:32
	Gd. Kielpinek	5:00		5:25	5:36	6:09	6:16	6:36	6:52	7:01	7:34	7:37	7:51	8:10	8:31	8:41		9:05	9:34	9:41			10:10
	Gd. Strzyła	5:11		5:36	5:47	6:20	6:27	6:47	7:02	7:12	7:42	7:48	8:00	8:21	8:40	8:53		9:16	9:45	9:52			10:20
	GD WRZESZCZ	5:16		5:41	5:52	6:25	6:32	6:52	7:06	7:17	7:46	7:53	8:05	8:25	8:44	8:58		9:21	9:50	9:57			10:25
	GD WRZESZCZ	5:23					6:40								7:55								
	do Gdyni p. Sopot																						

Kościerzyna /Kartuzy/ Gdynia/Gd. Wrzeszcz

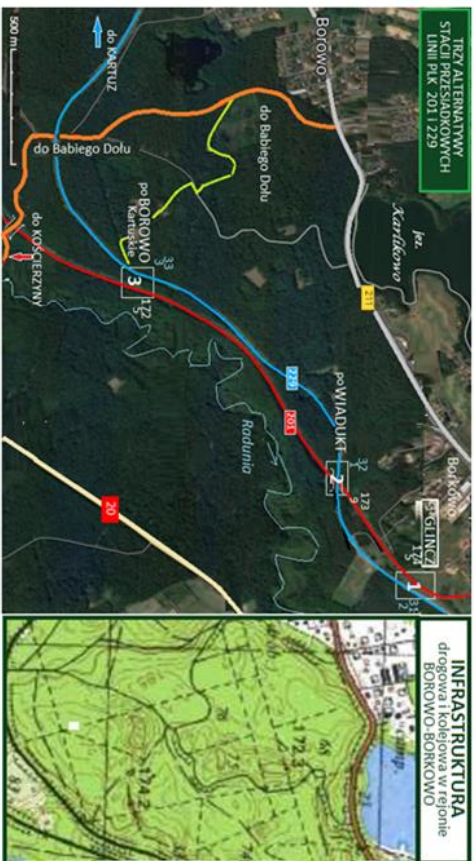
2k	SYMULACJA	M 5	X 3	SP 6	T 7	R 5	KI 7	A 7	M 7	S 5	X 5	SP 8	T 9	KI 9	A 5	R 7	M 9	X 7	SP 10	T 11	A 11	
	KOŚCIERZYNA		9:55							11:55						13:27						
	Somonino		10:21	10:30						12:22		12:30				13:53					14:30	
	Kielpino Kart.		>	10:34						12:26		12:34				13:57					14:34	
	KARTUZY		10:30	>				11:06		11:30		>			12:30	>				14:30	>	15:30
	Dzierążno		10:37	>				1		11:37		>			12:37	>				14:37	>	15:37
	Gliniec		10:42	10:42			11:46	11:16	11:42	12:34	12:42	12:42		13:26	13:42	14:05		14:42	14:42		15:42	
	Stara Pila		>	10:52			>	11:26	>	>	>	12:52		13:36	>	>				>	14:52	>
	Gd. Kokoski		>	11:00			>	11:34	>	>	>	13:00		13:44	>	>				>	15:00	>
	Zukowo Wsch.		10:48	>			11:24	>	11:49	12:40	12:48	>		>	13:49	14:11				14:48	>	15:48
	Ręblichowo/Ban		10:55	>			11:31	>	11:56	1	12:55	>		>	13:56	1				14:55	>	15:55
	Gd. Osowa		11:00	>			11:36	>	>	>	13:00	>		>	>	>				15:00	>	>
	GDYNIA GL.		11:17	>			11:53	>	>	>	13:17	>		>	>	>				15:17	>	>
	GDYNIA GL.		10:00	>			11:00	>	12:00	>	13:00	>		13:00	>	>				14:00	>	15:05
	Gd. Osowa		10:17	>			11:17	>	12:17	>	13:17	>		13:17	>	>				14:17	>	15:22
	Gd. Ręblichowo		10:22	>			11:22	>	12:22	1	13:22	>		13:22	>	14:00	1			14:22	>	15:27
	Gd. Kielpinek		10:31				11:31	11:39	12:09	12:31	12:54	13:04	13:31	13:48	14:09	14:24	14:31			15:04	15:36	16:09
	Gd. Strzyża		10:42				11:42	11:50	12:20	12:42	13:02	13:15	13:42	13:59	14:20	14:33	14:42			15:15	15:47	16:20
	GDWRZESZCZ 1		10:47				11:47	12:25	12:47	13:02	13:15	13:15	13:47	13:59	14:20	14:33	14:42			15:15	15:47	16:20
	GDWRZESZCZ 2									11:20						13:07				13:20		15:20
	do Gdyni p. Sopot															13:07				13:20		15:20
																14:04				14:04		15:20
																14:38				14:38		15:20
																14:49				14:49		15:20

Kościerzyna /Kartuzy/ Gdynia/Gd. Wrzeszcz

3 K	SYMULACJA	M 11	S 7	SP12	KI 11*	T 13	A 13	X 9	SP14	M 13	R 9	T 15	KI 13*	S 9	A 15	M 15	SP16	KI 15*	A 17	
	KOŚCIERZYNA	15:26						17:27			18:15			19:15				21:35		
	Somonino	15:52						17:53	18:00	18:41				19:43				21:35		
	Kielpino Kart.	>						>	18:04		>			>				21:39		
	KARTUZY	16:01			16:39		17:30	18:01	>	18:50	18:50	19:30	19:30	19:53	20:30			>	21:35	23:01
	Dzierżązno	16:08			16:46		17:37	18:08	>	18:57	18:57	19:37	19:37	20:00	20:37			>	21:42	23:08
	Gliniec	16:13	16:16	16:51	16:51	17:42	18:13	18:13	18:13	19:02	19:02	19:42	19:42	20:05	20:42		21:47	21:47	23:13	
	Stara Pila	>	16:26	17:01		>	>	18:23		18:52	>	19:52	19:52	>	>			>	21:57	>
	Gd. Kokoszeki	>	16:34	17:09		>	>	15:31		19:08	>	20:00	20:00	>	>			>	22:05	>
	Żukowo Wsch.	16:19		>	>	17:48	18:19	>	>	19:08	19:08	>	>	20:11	20:48		21:53	>	23:19	
	Rębiechowo/Ban	16:26		>	>	17:55	18:26	>	>	19:08	19:08	>	>	20:11	20:55		22:00	>	23:26	
	Gd. Osowa	16:31		>	>	18:31	18:31	>	>		>	>	>	>	>		22:05	>	>	
	GDYNIA Gł.	16:48		>	>	18:48	18:48	>	>		>	>	>	>	>		22:22	>	>	
	GDYNIA Gł.	16:00		>	>	17:15	>	>	>	18:30	>	19:10	>	>	>	21:05		>	>	
	Gd. Osowa	16:17		>	>	17:32	>	>	>	18:47	>	19:27	>	>	>	21:22		>	>	
	Gd. Rębiechowo	16:22		>	>	17:37	18:00	>	>	18:52	19:32	19:32	>	21:00	21:27			>	23:58	
	Gd. Kielpinek	16:31		16:38	17:13	17:46	18:09	18:35	19:01	19:21	19:41	20:04	20:24	21:09	21:36			22:09	00:08	
	Gd. Strzyża	16:42		16:49	17:24	17:57	18:20	18:46	19:12	19:30	19:52	20:15	20:33	21:20	21:47			22:20	00:18	
	GDWRZESZCZ	16:47		↓	↓	18:02	18:25	↓	↓	19:17	↓	19:57	↓	↓	21:25	21:52		↓	00:23	
	GDWRZESZCZ	16:54		16:54	17:29			18:50		19:35	↓	20:20	20:37	↓				22:25		
	lo Gdyni p. Sopot																			

ze względu na swe położenie powinien stać się głównym kolejowym węzłem przesiadkowym na Kaszubach Środkowych. Potwierdzić te tezę mogą załączone symulacje rozkładów jazdy pociągów.

GLINCZ



ALTERNATYWA 1 Obok pokazana jest przebudowa posterunku odgałęźnego w Glinczu. Niestety w projekcie nie znalazła się budowa tam węzła przesiadkowego. Logika podpowiada, że pokazany wyżej odcinek dwóch biegnących obok siebie linii kolejowych powinien być wykorzystany z większym pożytkiem. Czy była możliwość zbudowania tam węzła? Rozwiązania mogło być kilka. Najprostszym była budowa rozjazdu i toru odgałęźnego, łączących linie 201 i 229 tak, jak na szkicu powyżej.

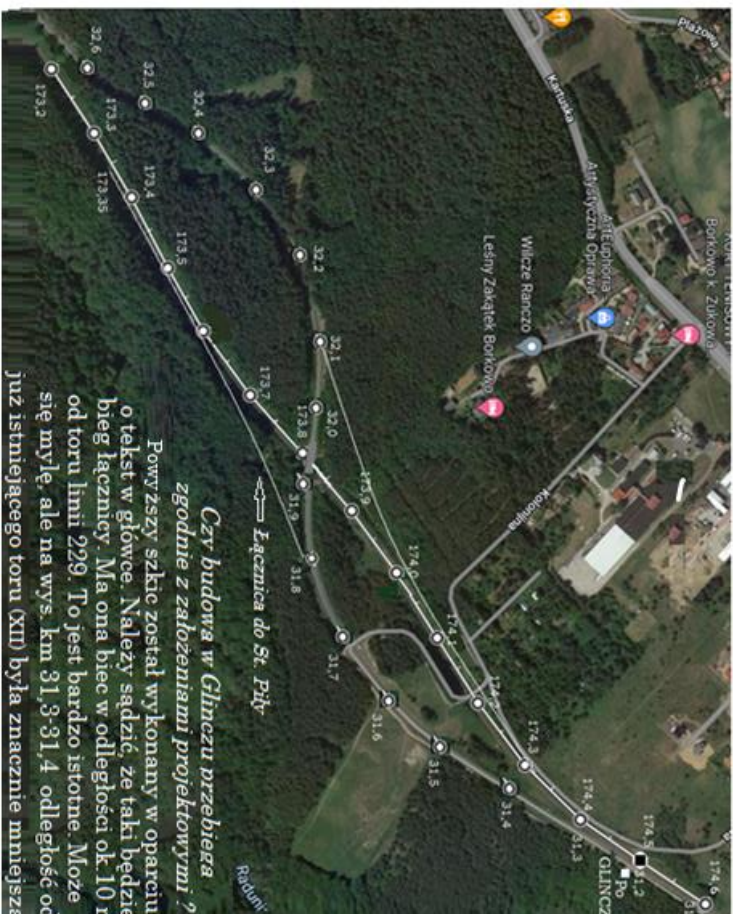
Usytuowanie peronów mogłoby być różne. Pokazane na szkicu - to jedno z możliwych. Realizacja takiej potrzeby jest istotnie związana z budową tzw. „bajpasu kartuskiego” oraz przebudową węzła Kartusy. Życie jednak pokazuje, jakie są realia i różny sposób „widzenia świata”. Alternatywa 1 mogła być realizowana, **ALE NIE BĘDZIE!** Pozostają jednak dwie inne koncepcje, choć nie tak funkcjonalne jak Alt 1. Patrząc z uznaniem na nowy przystanek Otomino można skonstatować jednak, że węzeł Borowo Kartuskie(Alt 3) w hierarchii potrzeb należy uznać za bardziej znaczący. To właśnie można określić jako integrację 201i 229.



Wyciąg założeń projektowych PKP PLK dot. rewitalizacji tzw. bujpassa kartuskiego w obrębie po GLINCZ

Szczegółowy zakres prac obejmuje (...) zaprojektowanie łącznicy toru pierwszego linii kolejowej nr 201 i linii kolejowej nr 229 w obrębie posterunku odgaleźnionego Glincz wraz z urządzeniami sterowania i zasilania nietrakcyjnego, urządzeniami sterowania Nowa łącznica – zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym – będzie poprowadzona w nowym śladzie jako nowo budowany wraz z infrastrukturą towarzyszącą, równoległe w odległości ok. 10 m od linii 229 od km 31,250 do km 31,800 i łączyc się z linią 2 PFL przewiduje utworzenie w Zukowie Zachodnim mijanki. W Starej Pile założono zmianę układu torowego stacji(...)

Prędkość maksymalną na linii 234 określono na 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych. Natomiast na linii 229 i łącznicy z linią 201 prędkość dla wszystkich pociągów określono na 80 km/h. Linie mają zostać przebudowane do obsługi pociągów o długości maksymalnej 525 m.





GLINCZ
Stan z końca 2022

GLINCZ
Taka korekta układu torów
zmieniaby funkcję węzła

Ten tor z peronem umożliwiłby mijanie się tu pociągów do St. Pły

31.25

31.2

14 m

20 m



Alternatywa 2

Węzeł przesiadkowy WIADUKT

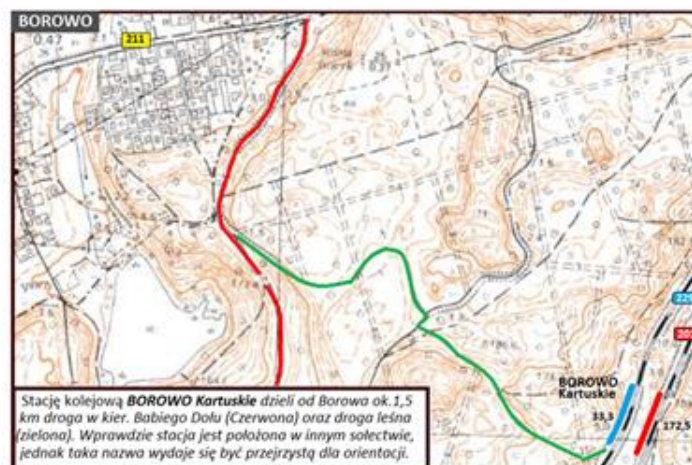
Wbudowany rozjazd na linii 229 (km ok. 32.08) wskazuje, że wszystkie pociągi do Kartuz z kier. Żukowo Wsch. będą kursowały po nowej łącznicy, zbaczającej z nowego – drugiego toru linii 201, w swym biegu mocno się wznosząc. Tam połączy się na wspomnianym rozjeździe z linią 229. Odległość rozjazdu od przyczółka wiaduktu wynosi ok. 165 m. Nieznany jest ogólnie przebieg nowego drugiego toru linii 201, ale jedyną możliwością budowy jest pod nasypem linii 229, w pobliżu wiaduktu. To wszystko nie stanowi przeszkody dla zbudowania w tym miejscu węzła przesiadkowego z peronem w kształcie

leżącego Y. Drugi peron znajdowałby się na niższym poziomie- przy linii 201. Stacje dwupoziomowe są w świecie znane. Przejście z peronu na peron nie różniłoby się wiele od tych na PKM. Pozostaje jeszcze problem zjazdu z linii 229 na 201 dla pociągów ze St. Piły w kier. Kościerzyna. Dwie krawędzie Y sprzyjają równoczesnemu przyjazdowi pociągów Gdynia-Kartuzy i St. Piła- Kościerzyna. Powyższa alternatywa kosztowo- dotyczy tylko prac ziemnych i budowy peronów.

Alternatywa 3 Węzeł przesiadkowy Borowo Kartuskie

Usytuowanie tej stacji przesiadkowej (Alt 3) ma przewagę nad Alt 2 Wiadukt, ponieważ jest korzystniej położona pod względem dostępności drogowej. Korzystne jest to, że leży w połowie szlaku (6 km) między Dzierżążnem, a Borkowem. Mankamentem tego rozwiązania zaś, że nie można by ułożyć tak elastycznego rozkładu jazdy jak w Alt 1 i 2. Można jednak rozważyć, czy nie byłoby uzasadnione wyłączenie st. Babi Dół dla ruchu pasażerskiego w ogóle, w ramach oszczędności kosztów. Borowo Kartuskie tę funkcję spełniałoby lepiej niż st. Babi Dół, gdyż:

- * dla Babięgo Dołu zmniejszyłaby się odległość do nowej stacji, z większą ilością pociągów i to w różnych kierunkach.
 - * dla Mezowa odległość byłaby sporo większa, jednak ilość połączeń by się podwoiła, także w różnych kierunkach.
- W obu w/w przypadkach istotne byłoby zachowanie mieszkańcom dostępu do kolei na czas modernizacji linii 201. Mając to wszystko na uwadze, z argumentami powyżej, realizacja Alt 3 powinna mieć finał podobny do Otomina.



Jeśli argumenty hipotetycznych rozkładów jazdy zostaną uznane za przekonujące, to trudno odstąpić od koncepcji budowy kolejowego węzła przesiadkowego. Jednak ponieważ sam GLINCZ nie wchodzi w rachubę, pozostaje realizacja Alt. 2 lub 3. Funkcjonalnie bardziej korzystna jest koncepcja WIADUKT, pod względem dogodności drogowej – BOROWO Kartuskie. (taka nazwa jest najbardziej czytelna). Wybór –to sprawa otwarta.

Jaki format rozkładu jazdy jest najbardziej przejrzysty dla przeciętnego pasażera?

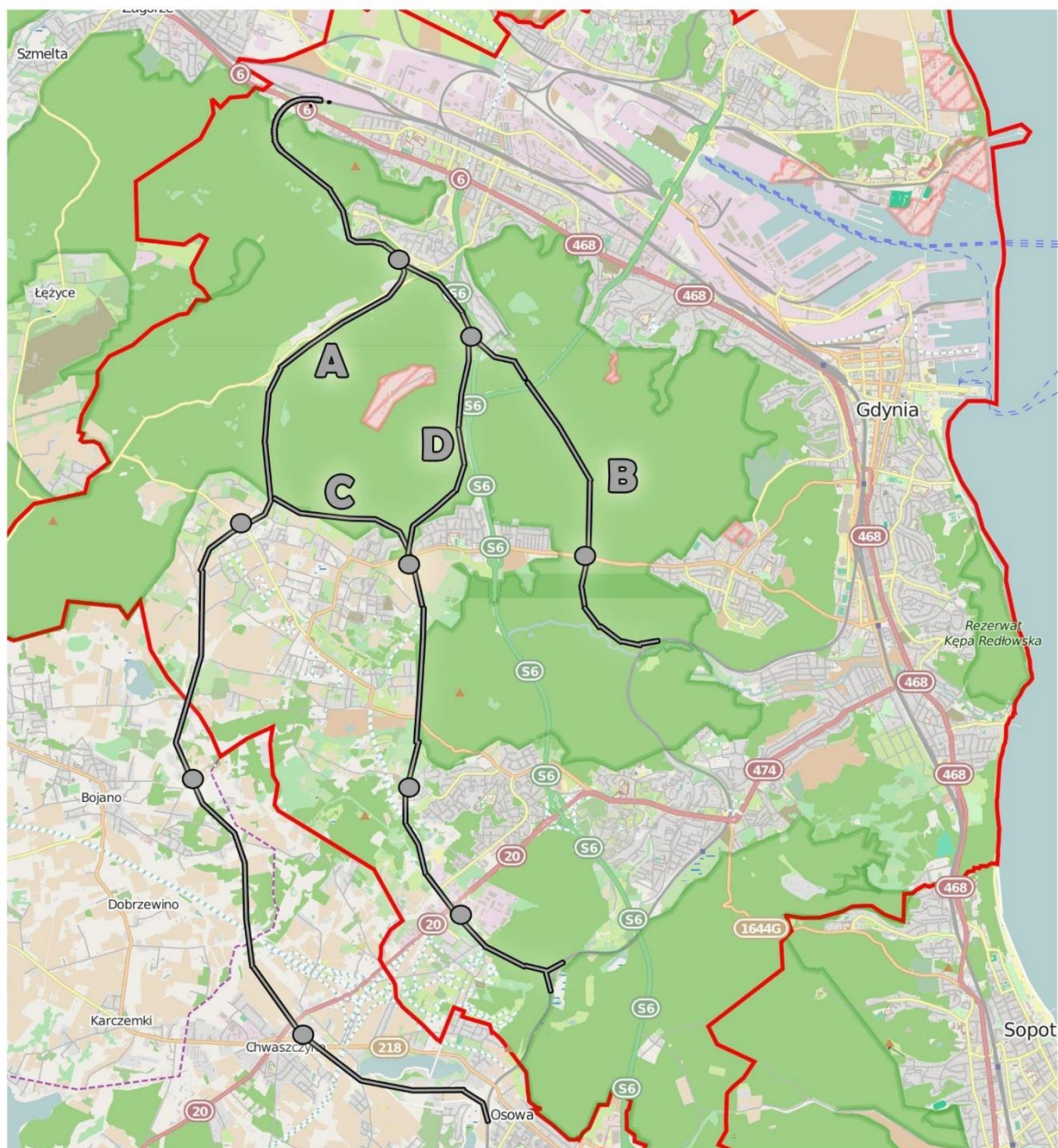
Zaprezentowany niżej skrócony rozkład jazdy pociągów wjeżdżających oraz przyjeżdżających do Kartuz (ważny do 11.03.23) wydaje się być przejrzysty, ponieważ oprócz pociągów bezpośrednich do Gdańska Wrzeszcza pokazuje połączenia do Gdyni Gł. z przesiadką i z powrotem. Nowy rozkład od 12.06.23 będzie jeszcze bardziej korzystny. W takiej lub zbliżonej formie powinien być prezentowany nie tylko na dworcu w Kartuzach lecz także na przystankach autobusowych GRYF. Taki wymóg wynika z faktu, że Kartuzy mają być komunikacyjnym węzłem integracyjnym. Będący w budowie "bajpas Kartuski" powiększy ofertę przewozową kolej, więc tym bardziej trzeba do potencjalnych podróżnych kierować informacje jasne i czytelne. Jak dotąd jest z tym krótko. Zasię przebudowana stacja Kartuzy powinna zapewnić wkrótce dostęp do Kościerzyny oraz regionu Stara Piła - Kokoszeki. Pojawia się problem koordynacji zamierzeń różnych przewoźników, ponieważ są wyraźnie zauważalne interesy własne niektórych stron.

KARTUZY	o	05:00	*	05:47	06:31	07:38	08:29	09:36	10:26	11:24	12:26
ZUKOWO WSCHODNIE	o	05:17	5:25	06:04	06:49	07:55	08:52	09:54	10:49	11:50	12:50
GDANSK REBIECHOWO	p	05:26	~	06:13	06:58	08:04	09:01	10:02	10:58	11:59	12:59
Gdańsk Rębiechowo	o		~	07:10	08:37	09:10	10:10	11:10	12:10	13:06	
Gdynia Karwiny	p		05:53		07:20	08:48	09:20	10:20	11:20	12:20	13:15
GDANSK KIELPINEK	o	05:37		06:24	07:08	08:14	09:11	10:12	11:08	12:09	13:09
GDANSK STRZYŻA	o	05:47		06:34	07:18	08:24	09:21	10:22	11:18	12:19	13:19
GDANSK WRZESZCZ	p	05:51		06:39	07:23	08:28	09:25	10:27	11:22	12:23	13:23
KARTUZY - WRZESZCZ bezpośrednio KARTUZY - GDYNIA Karwiny z przesiadką w Gdańsku Rębiechowie Ważny do 11 III 2023											
KARTUZY	o	13:28	14:36	15:26	16:36	17:36	*	18:36	20:26	22:04	
ZUKOWO WSCHODNIE	o	13:50	14:54	15:50	16:54	17:54	18:12	18:54	20:49	22:21	
GDANSK REBIECHOWO	p	13:59	15:02	15:59	17:02	18:02	~	19:02	20:58	22:30	
Gdańsk Rębiechowo	o	14:20	15:20	16:00	17:20		~	19:20	22:50		
Gdynia Karwiny	p	14:30	15:30	16:10	17:30		18:29	19:31	23:00		
GDANSK KIELPINEK	o	14:09	15:12	16:09	17:13	18:13		19:13	21:08	22:40	
GDANSK STRZYŻA	o	14:19	15:22	16:19	17:22	18:23		19:22	21:18	22:51	
GDANSK WRZESZCZ	p	14:23	15:27	16:23	17:27	18:27		19:27	21:22	22:55	

GDANSK WRZESZCZ	o	04:00	05:19	06:36	07:19	08:16	09:16	10:14	11:05	12:16
GDANSK STRZYŻA	o	04:03	05:23	06:39	07:22	08:19	09:19	10:17	11:08	12:19
GDANSK KIELPINEK	o	04:13	05:33	06:50	07:33	08:30	09:30	10:28	11:19	12:30
Gdynia KARWINY	o		05:09		07:17	08:24	09:23	10:23	11:23	12:23
Gd. Rębiechowo	p		05:20		07:28	08:36	09:34	10:34	11:34	12:34
GDANSK REBIECHOWO	o	04:26	05:43	07:03	07:43	08:42	09:40	10:39	11:29	12:40
ZUKOWO WSCH	o	04:35	06:05	07:13	07:57	08:51	09:55	10:47	11:43	12:49
KARTUZY	p	04:54	06:24	07:31	08:15	09:09	10:14	11:06	12:01	13:07
GDANSK WRZESZCZ - KARTUZY bezpośr. oraz GDYNIA Karwiniv - KARTUZY z przesiadką w Gdańsku Rębiechowie Ważny do 11 III 2023										
GDANSK WRZESZCZ	o	13:16	14:16	15:16	*	16:16	17:16	18:16	20:15	22:57
GDANSK STRZYŻA	o	13:19	14:19	15:19		16:19	17:19	18:19	20:18	23:00
GDANSK KIELPINEK	o	13:30	14:30	15:28		16:29	17:29	18:30	20:29	23:11
Gdynia KARWINY	o	13:23	14:25	15:23	15:49	16:23	17:23	18:23	20:23	
Gd. Rębiechowo	p	13:34	14:36	15:34	~	16:34	17:34	18:34	20:34	
GDANSK REBIECHOWO	o	13:40	14:41	15:40	~	16:40	17:39	18:40	20:39	23:21
ZUKOWO WSCH	o	13:49	14:55	15:49	16:12	16:56	17:56	18:55	20:48	23:30
KARTUZY	p	14:07	15:14	16:08		17:15	18:15	19:14	21:06	23:48

10.3. Załącznik nr 10.3







Załącznik nr 1.

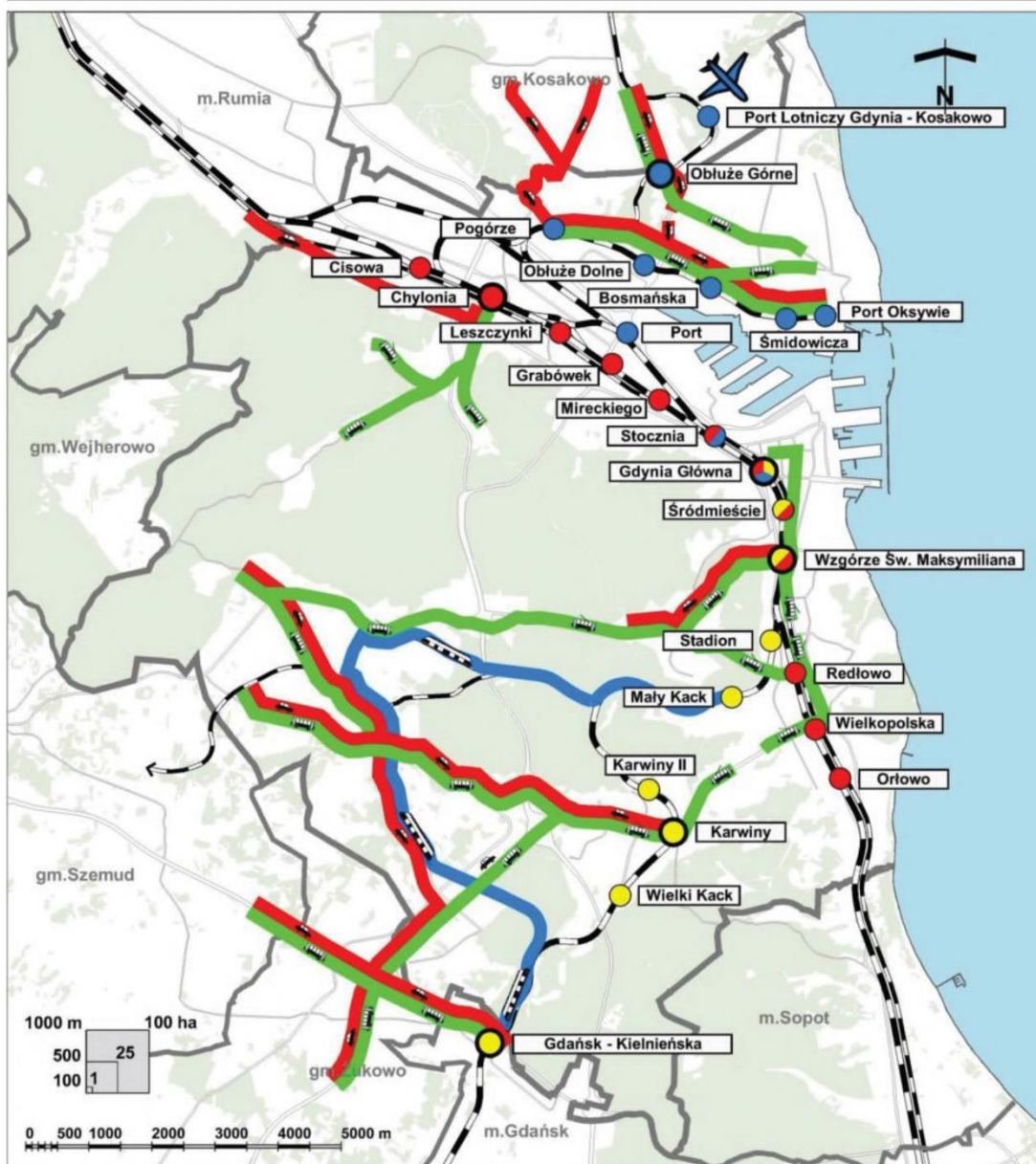


Załącznik nr 2.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

WĘZŁY INTEGRACYJNE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO I METROPOLITALNEGO

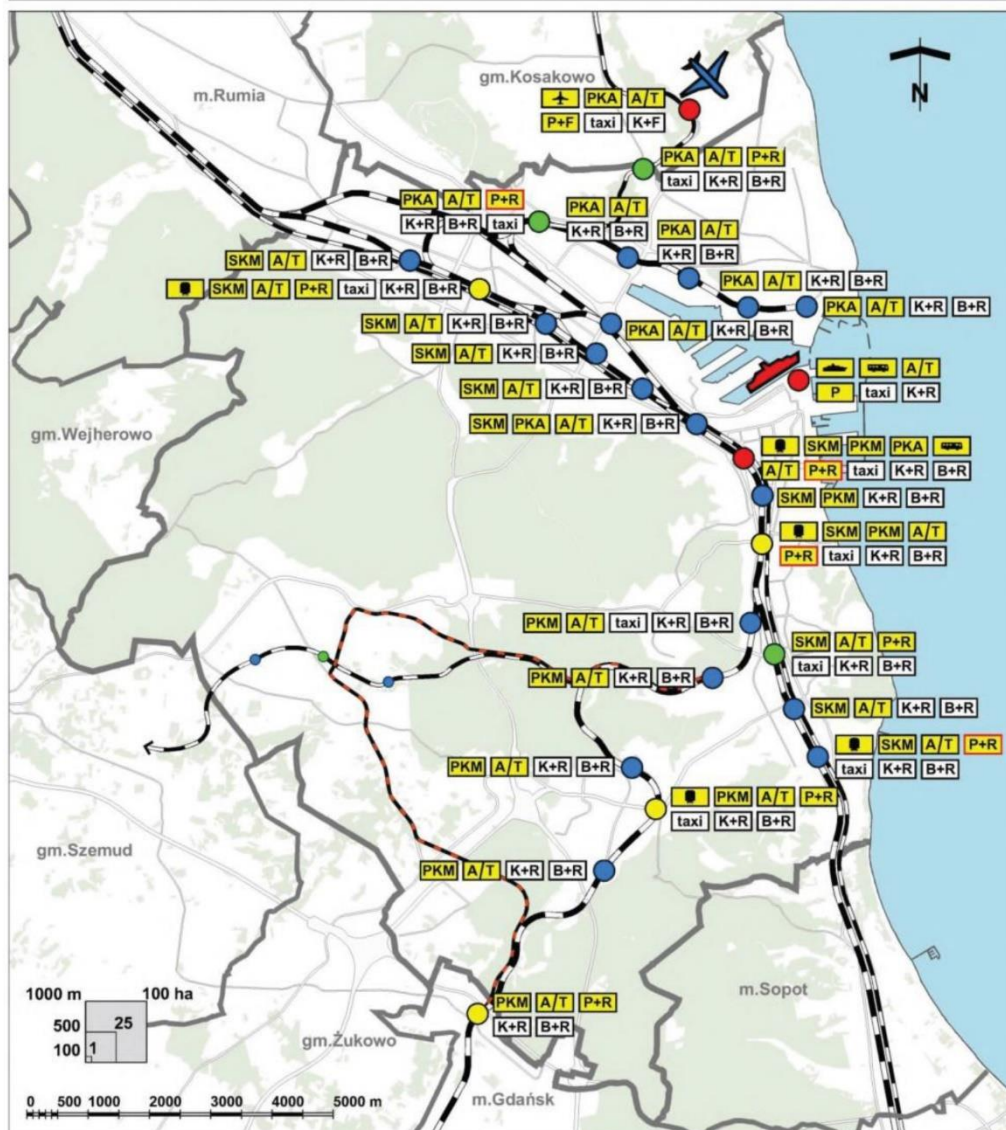
- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii SKM |  | zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych "lekkim" środkiem transportu szynowego |
|  | przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii PKM |  | zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych autobusami i trolejbusami |
|  | przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii PKA |  | zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów Park&Ride transportem indywidualnym |



STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

PROGRAM WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH / PRZESIADKOWYCH TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

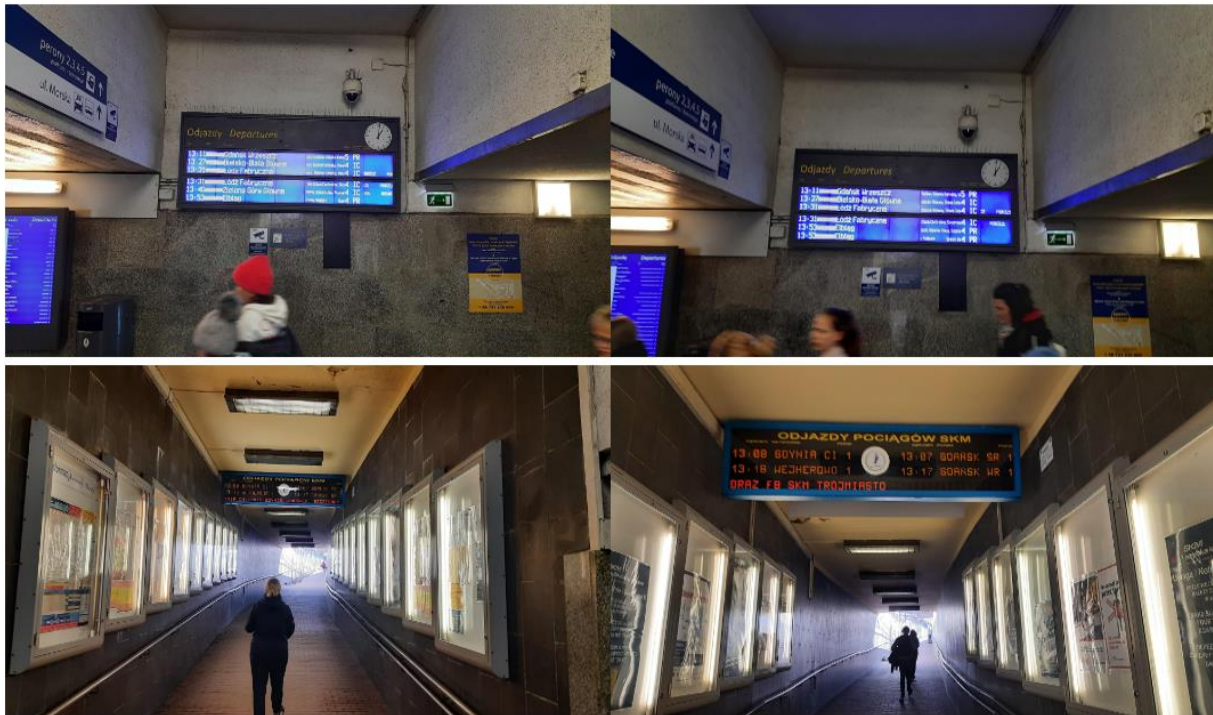
	węzeł integracyjny krajowy / węzeł integracyjny metropolitalny		przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej / Pomorskiej Kolei Metropolitalnej / Północnej Kolei Aglomeracyjnej
	węzeł integracyjny o znaczeniu lokalnym / węzeł przesiadkowy		przystanki komunikacji miejskiej / postój taksówek
	perspektywiczne trasy "lekkiego" środka transportu szynowego z ważniejszymi przystankami		parking krótkoterminowy Kiss&Ride (Kiss&Fly) / parking rowerowy Bike&Ride
	alternatywna linia "lekkiego" środka transportu szynowego		parking w systemie Park&Ride (Park&Fly) / Park&Ride przy zespole usługowym w sąsiedztwie
	połączenia kolejowe dalekobieżne lub regionalne / połączenia autobusowe dalekobieżne lub regionalne		port lotniczy / terminal promowy



Załącznik nr 4.



10.4. Załącznik nr 10.4



10.5. Załącznik nr 10.5

Orange LTE 11:21 86%

83-330 Żukowo

PETYCJA
DOTYCZĄCA WYDŁUŻENIA TRASY AUTOBUSU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Szanowny Panie Burmistrzu,

zwracamy się z prośbą o wydłużenie trasy autobusu miejskiego ZTM Gdańsk linii 167, tak aby np. co drugi kurs odbywał się przez Leżno i Czaple. Zmiana trasy autobusu linii 167 oznaczałaby jej wydłużenie o niespełna 6 km i umożliwiłaby korzystanie z dotychczasowej pętli autobusowej w Bysewie.

W Leżnie i Czaplach w szybkim tempie przybywa mieszkańców (obecnie Sołectwa Leżno i Czaple liczą blisko 3 tysiące mieszkańców), a istniejąca komunikacja publiczna nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Autobus linii 801 Gryf nie obsługuje Czapli, ponadto wysokie ceny biletów powodują, że nieopłacalne jest korzystanie z tego środka komunikacji, aby dostać się np. do przystanków PKM (w perspektywie najbliższych lat – PKM w Leżnie, na planowanej do rewitalizacji linii kolejowej nr 234).

Poniziej mapka poglądowa z proponowaną zmianą trasy:

Wnioskowana trasa linii 167
— Obecna trasa linii 167

BYSEWO
CZAPLE
LEŻNO
PKM Leżno (w planach)
KOKOSZKI

Reprezentant mieszkańców:
Katarzyna Boryńska, 80-298 Leżno, ul. Lawendowa 23



ZTM/PP/WL/6952/R-430/18

Urząd Gminy w Żukowie
ul. Gdańska 52
83-130 Żukowo



Gdańsk, 2018-12-14

dot. komunikacji miejskiej na terenie wsi Leżno i Czapie.

W nawiązaniu do Państwa pisma nr KD 7240.17.2018.KK Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku przedstawia uwarunkowania skierowania linii autobusowych komunikacji miejskiej do wsi Leżno oraz Czapie.

Aby móc uruchomić regularną komunikację autobusową konieczne jest spełnienie wielu warunków. Dla autobusów standardowej wielkości (12 metrów długości) oraz przegubowych (18 metrów długości) muszą być spełnione graniczne warunki techniczne:

1. Szerokość pasa ruchu na odcinku prostym - minimum 3,0 metry (szerokość minimalna dwukierunkowej jezdni, to 6,0 metrów).
2. Poszerzona szerokość pasa ruchu na łuku - zgodnie z §74 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
3. Minimalny promień łuku wewnętrznego 12,0 metrów.
4. Przy zmianie niwelety drogi - kąty natarcia i zejścia nie większe niż 7,0%.
5. Przystanki autobusowe:
 - a. Wyposażone w perony o długości krawędzi 20 metrów.
 - b. Dla przystanków pośrednich, o tym czy autobus będzie zatrzymywał się na pasie ruchu, czy zostanie zbudowana zatoka przystankowa decyduje zarządca drogi.
 - c. Dla przystanków końcowo-początkowych jeżeli znajdują się bezpośredni przy drodze (a nie na dworcach autobusowych i pętliach), należy zbudować zatokę.
6. Na końcu trasy należy zapewnić miejsce na zawracanie poprzez:
 - a. Budowę pętli.
 - b. Wyznaczenie tzw. pętli ulicznej - wykorzystanie do zawracania lokalnego układu ulic.
 - c. Ronda o odpowiedniej średnicy.

Ponadto, w przypadku przebieg trasy linii przez terytorium kilku samorządów, konieczne jest zabezpieczenie środków finansowych na ten cel w każdym z nich. Następnie trzeba zakontraktować przewozy. Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zawarcie umów przewozowych wymaga rocznego ogłoszenia o zamiarze zawarcia takiej umowy i następnie, w przypadku decyzji o wyłonieniu operatora w trybie Prawa Zamówień Publicznych należy doliczyć do tego okresu około roku czasu na postępowanie. W obecnych uwarunkowaniach prawnych, po spełnieniu ww. warunków, od rozpoczęcia procedury do rozpoczęcia przewozów może minąć nawet 2 lata.

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku w ramach obowiązujących umów w pełni wykorzystuje zamówioną liczbę pojazdów i wozokilometrów. Oznacza to, że nie ma możliwości uruchamiania dodatkowej pracy przewozowej w ramach tych umów.

Wydłużenie trasy linii autobusowej 167 nie jest optymalne z kilku powodów. Linia ta już obecnie ma bardzo długą trasę (36,3 km w obu kierunkach) i czas jazdy do 57 minut w jednym kierunku, pod warunkiem że na trasie nie ma zatorów drogowych. Dalsze wydłużenie trasy linii miałoby negatywny wpływ na jej punktualność i niezawodność. Ponadto tak długa trasa powinna mieć przystanek końcowy (pętla) – obecnie na terenie Czapl i Leźna brak takiej infrastruktury. Zakładając że wydłużona trasa przebiegałaby od pętli w (Gdańsku) Bysewie przez ul. Bysewską, Czaple, Leźno: Aleja Lipowa, Żukowska, zawracanie na parkingu przy skrzyżowaniu z ul. Derdowskiego. Długość wydłużonej trasy w obu kierunkach = 15,8 km; liczba kursów w dni powszednie = 23; liczba kursów w soboty, niedziele i święta = 18; roczna liczba wozokilometrów = 123.793,0; szacowana stawka dopłaty do 1 wozokilometra = 7,00 zł netto; szacowana wielkość rocznej dopłaty = 866.551 zł. netto. Do obsługi wydłużonych potrzebne byłyby dwa autobusy.

Niestety obecnie realizacja tego wariantu, nawet po pokonaniu przeszkód technicznych (dostosowania infrastruktury drogowej), nie jest możliwa. Przyczyną jest fakt, że osiągnęliśmy maksymalną liczbę autobusów w ruchu, w ramach obecnych umów.

W naszej opinii, celem obsługi komunikacyjnej Czapl i Leźna, warto wziąć pod uwagę następującą koncepcję. Uruchomienie nowej linii autobusowej na trasie: Rębiechowo: PKM – Akacyjowa – Gdańska – Słoneczna – Czaple: *ulica bez nazwy* – Leźno: aleja Lipowa – Żukowska – Gdańsk: Kartuska – Fabryczna. Linia ta w Rębiechowie umożliwiłaby przesiadki z i na pociągi PKM, natomiast w Gdańsku na linie autobusowe 167 i 267. Z uwagi na parametry ulic (bez konieczności ich przebudowy) linię mogłyby obsługiwać mniejsze autobusy – typu mini (pojemność około 30 pasażerów) lub midi (pojemność około 60 pasażerów). Mniejsze autobusy, to także niższe koszty eksploatacji, co

**BURMISTRZ
GMINY ŻUKOWO**Pani
Katarzyna Boryńska
Lawendowa 23
80-298 Leżno

KD 7240.17.2018.KK

Burmistrz Gminy Żukowo odpowiadając na Pani petycję dot. wydłużenia trasy autobusu komunikacji miejskiej linii 167 o odcinek od Gdańsk - Kokoszki poprzez Leżno, Czaple do pętli Gdańsk Bysewo uprzejmie informuje, że w dniu 14.12.2018r. Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, odpowiadając na pismo nr KD.7240.17.2018.KK z dnia 29.10.2018r., przedłożył warunki, jakie Gmina Żukowo winna spełnić w celu uruchomienia linii komunikacji zbiorowej. Ponadto przedstawił analizę wydłużenia linii 167 na teren gminy Żukowo, z której wynika, że wydłużenie tej linii nie jest optymalnym rozwiązaniem z uwagi na długość linii, czas przejazdu i koszty. Zarząd Transportu Miejskiego zaproponował utworzenie nowej linii Rębichowo: PKM -ul. Akacyjowa- Gdańska - Słoneczna - Czaple: ulica bez nazwy -Leżno: Aleja Lipowa, Żukowska - Gdańsk -Kartuska- Fabryczna. Linia ta umożliwiła by przesiadki na pociągi PKM lub na linie autobusowe 167 i 267. Z uwagi na bardzo duże koszty uruchomienia takiej linii, które przekraczają obecne możliwości finansowe Gminy, zostaną rozważone alternatywne sposoby organizacji transportu na ww. obszarze.

Załącznik:
1. Pismo Zarządu Transportu
Miejskiego w Gdańsku z dnia 14.12.2018r.Otrzymuję:
1. Adresat
2. k/s

BURMISTRZ
Wojciech Karkowski

Leżno
Czaple
Słoneczna
Gdańsk

bezpośrednio przekłada się na wysokość stawki dopłaty. Wylonienie operatora przewozów w ramach procedury zamówień publicznych, pozwoliłoby obniżyć koszty. Szacujemy, że poziom rocznej dopłaty dla Państwa do tej linii wyniósłby około 700.000 zł netto.

Do wiadomości: HR

Z poważaniem
Zastępca Dyrektora
ds. Przewozów
Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
mgr Sławomir Zimkowski

Prośba mieszkańców z Leżna

Temat: Prośba mieszkańców z Leżna

Nadawca: [REDACTED]

Data: 08.02.2019, 11:12

Adresat: [REDACTED]

Kopia: [REDACTED]

Dzień Dobry,
zwracam się z prośbą o pomoc w poniższej sprawie.

Na ostatnim wiejskim zebraniu we wrześniu 2018 r. w Leżnie Burmistrzowi Gminy Żukowo została przedstawiona petycja (podpisana przez 180 osób!) dotycząca wydłużenia linii autobusu 167.

Po długim oczekiwaniu otrzymaliśmy odpowiedź. Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku nie rekomenduje wydłużenia linii 167. Jednakże zaproponowany został plan zastępczy, który jest całkiem rozsądny i rozwiązuje wiele naszych problemów. W przypadku utworzenia proponowanej przez ZTM w Gdańsku nowej linii, dojedziemy do PKMki oraz do linii autobusowych 167 i 267. Jest to świetne rozwiązanie przede wszystkim dla młodzieży szkolnej ze względu na wydłużane godziny przyjazdów/odjazdów, niższe koszty przejazdu a dodatkowo gmina Żukowo wprowadziła darmowe bilety dla uczniów – dotyczy czerwonych autobusów na terenie gminy, szczegóły: <https://www.zukowo.pl/pl/index.php?id=26&idd=5233>

Niestety przedstawione rozwiązanie jest bardzo kosztowne ok. 700 000 zł netto rocznie i jak wynika z pisma od Burmistrza koszty przekraczają możliwości finansowe gminy.

Burmistrz przedstawił na spotkaniu w Gminie propozycję rozwiązania - kolejną linię wewnętrzną jadącą przez Czaple do Rębiechowa do przystanku kolejki PKM. Nie jest w stanie określić, kiedy miałyby to nastąpić ponieważ na odcinku Czaple - Rębiechowo będzie budowana nowa droga.

Zaproponowane rozwiązanie nie dość że jest zawieszony w nieokreślonym czasie to również nie odpowiada mieszkańcom. Chcemy mieć możliwość swobodnego poruszania się pomiędzy naszą wsią a Gdańskiem. Z Leżna do Gdańska można dotrzeć jedynie autobusem Gryf. Brak możliwości połączenia godzinach późnowieczornych oraz ograniczony dojazd młodzieży do szkół ponadgimnazjalnych. Dodam, że cena biletu Gdańsk-Leżno to 7 zł w jedną stronę - zdaniem naszej społeczności zdecydowanie za drogo.

W imieniu zainteresowanych mieszkańców bardzo proszę o wstawiennictwo w Gminie w powyższej sprawie.

Cena 700 000 zł jest faktycznie wysoka, ale jeśli gmina zainteresowałaby się tematem i wykazała dobrą wolę to przecież można by było rozmawiać z ZTM Gdańsk o określonej ilości wydłużonych kursów, np. co drugi kurs wtedy koszty z pewnością by spadły.

Z poważaniem

10.6. Załącznik nr 10.6

Wnioski dotyczące Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Obszar Metropolitalny Trójmiasta (OMT) stanowi najważniejszy obszar osadniczy województwa pomorskiego. Przyjmuje się, że OMT liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi dwie trzecie (67%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu: Gdańsk, Gdynia, Sopot. Miasta te stanowią rdzeń OMT i zamieszkuje je ok. 750 tys. mieszkańców, co stanowi około 32% ludności województwa. Elementami bezpośrednio ciężącymi ku rdzeniowi OMT są: tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie – Rumia, Reda, Wejherowo (łącznie około 120 tys.) położone na północ od rdzenia oraz miasta: Pruszcz Gdański oraz Żukowo położone odpowiednio na południe i zachód rdzenia OMT – łącznie około 30 tys. mieszkańców.

Jednostkami równie silnie ciężącymi ku rdzeniowi OMT są także obszary wiejskie gmin: Kosakowo, Wejherowo, Szemud, Żukowo, Kolbudy, Pruszcz Gdański oraz Cedry Wielkie. Są to jednak ośrodki charakteryzujące się niższą koncentracją ludności. Istotną kwestią jest fakt, że ciężenie ku rdzeniowi OMT generuje popyt na transport, któremu zarówno województwo, jak i samorządy miejskie starają się sprostać zarówno poprzez organizację transportu zbiorowego, jak i inwestycje infrastrukturalne. **Przyjmując założenie racjonalności działań w zakresie kreowania oferty transportowej przez samorządy, można przyjąć, że samorządy tworzą ofertę przewozową w takich obszarach i relacjach, gdzie istnieje zbadane zapotrzebowanie na transport.**

Podstawowym ciągiem transportowym OMT, obejmującym swoim zasięgiem większość generatorów ruchu jest ciąg łączący Małe Trójmiasto Kaszubskie z rdzeniem oraz miasto Pruszcz Gdański. Ciąg ten charakteryzuje się najbardziej rozbudowaną ofertą transportową zarówno w ujęciu metropolitalnym (SKM, Polregio), jak i międzymiastowym (międzymiastowy transport miejski), jak i wewnątrzmiastowym. Istotnym w kontekście komunikacji między rdzeniem a peryferyjnymi obszarami jest także ciąg obsługujący kierunek zachodni, zarówno w kontekście obsługi dzielnic tzw. górnego tarasu, jak i terenów gminy Żukowo.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że o ile ciąg pomiędzy Wejherowem a Pruszczem Gdańskim charakteryzuje się dobrą ofertą zarówno transportu zbiorowego, jak i dostępnością infrastruktury drogowej, tak kierunek zachodni cechuje duża dysproporcja pomiędzy ofertą transportową a dostępnością infrastruktury drogowej. **Przyjmując założenie, że decyzje o wyborze środka transportu są kreowane m.in. przez dostępność do możliwości efektywnej (tj. szybkiej, komfortowej i bezpiecznej) podróży, zwraca się uwagę na istnienie wyżej wskazanych dysproporcji, co generuje wykorzystanie samochodu osobowego, ponieważ właśnie do tego celu jest przystosowana infrastruktura obsługująca podróże w tym kierunku.**

Ekstremalnym przypadkiem – wewnątrz rdzenia OMT – jest obszar ciężący ku osi Obwodnicy Trójmiasta, gdzie dysproporcja dostępu do efektywnych podróży samochodem i transportem publicznym wypada zdecydowanie na niekorzyść transportu publicznego, co jest jedną z przyczyn tak dużego obciążenia ruchem tej trasy.

Zasady tworzenia infrastruktury rowerowej zostały określone w podręczniku „Sign up for the bike” („Postaw na rower – Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury”), opracowanym na początku lat 90. oraz wielokrotnie później aktualizowanym przez holenderską organizację techniczną C.R.O.W., na temat projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. Kryteria te to:

- Spójność
- Bezpośredniość
- Atrakcyjność
- Bezpieczeństwo w ruchu drogowym
- Wygoda

Na poziomie strategicznym planując sieć tras należy zwrócić uwagę przede wszystkim na pierwsze dwa kryteria. Zestawienie głównych celów podróży określanych więziami ruchu w skali metropolitalnej, jak i wewnątrzmięjskiej oraz organizowanej przez samorządy oferty transportowej wraz z porównaniem warunków dla osób wybierających rower pozwoli na odpowiedź w których rejonach potrzeby budowy infrastruktury rowerowej są najpilniejsze. Tabełaryczne zestawienie oferowanych możliwości transportu przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 1. Porównanie oferowanych możliwości transportowych pomiędzy poszczególnymi miastami OMT

Lp.	Odcinek	Oferta transportu publicznego	Infrastruktura transportu indywidualnego	Infrastruktura rowerowa
1.	Wejherowo – Gdynia	SKM, Polregio, odcinkowo: linie J, 9	Droga krajowa nr 6 (przekrój 2 x 2)	Brak
2.	Rumia Janowo - Gdynia	SKM, Polregio, odcinkowo transport publiczny: R, 173	Ulica Hutnicza (przekrój (1x2 lub 2x2))	Brak
3.	Gdynia-Sopot	SKM, Polregio, odcinkowo: linie S, 21, 31, 181	Droga wojewódzka nr 468 (2x2)	Droga rowerowa spełniająca wymogi spójności
4.	Gdynia - Kosakowo	Linie 105, 146, 165, 173	Ulica Derdowskiego (1x2) Ulica Żeromskiego (1x2)	Droga rowerowa na całej długości ul. Derdowskiego, Niespełniająca standardów infrastruktury wzdłuż ul. Żeromskiego-Wiejskiej Brak infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Konradm. Czernickiego oraz Płk. Dąbka w Gdyni

5.	Gdynia Karwiny – Sopot	linia 181	Ulica Sopocka- Malczewskiego (1x2)	Brak
6.	Gdynia Wielki Kack – Gdańsk Osowa	PKM, linia 171	Obwodnica Trójmiasta (droga klasy S – 2x2)	Brak
7.	Sopot-Gdańsk	SKM, linie 117, 122, 143	Droga wojewódzka nr 468 (2x2)	3 drogi rowerowe spełniające wymogi spójności
8.	Gdynia – Żukowo	Polregio, linia Z, 171, 191	Droga krajowa nr 20 (1x2)	Częściowo droga rowerowa pomiędzy Gdynią a Chwaszczynem
9.	Gdańsk Osowa – Żukowo	Linia 171	Droga wojewódzka 218 (1x2)	Częściowo ciąg pieszo- rowerowy niespełniający wymogów spójności
10.	Gdańsk Wrzeszcz – Żukowo	PKM, linia 126	Droga wojewódzka 472 (2x2) oraz ciąg Budowlanych - Nowatorów (1 x2)	Droga rowerowa wzdłuż części ul. J. Słowackiego oraz wzdłuż ul. Nowatorów
11.	Gdańsk – Żukowo	PKM	Droga wojewódzka nr 501 (3x2, 2x2) droga krajowa nr 7 (1x2)	Droga rowerowa na części ul. Kartuskiej
12.	Gdańsk Orunia – Kolbudy	PKS, linia 256	Droga wojewódzka 221(1x2)	Częściowo DDR, niespełniająca wymogów spójności
13.	Gdańsk – Pruszcz Gdański	Polregio, linie 132, 200, 205, 207, 232, PKS	Droga krajowa nr 91 (2x2, 2x3)	Droga rowerowa oraz ciąg pieszo-rowerowy niespełniające wymogów spójności

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie powyższego zestawienia należy wskazać podstawową barierę rozwoju ruchu rowerowego w skali OMT: brak spójnych połączeń rowerowych pomiędzy rdzeniem a miastami go okalającymi, przy jednoczesnym istnieniu rozbudowanej oferty transportu publicznego albo wygodnej i efektywnej infrastruktury dla ruchu samochodowego. Z zestawienia wynika, że dogodne połączenia, które spełniają wymogi CROW ograniczają się w zasadzie do części połączeń z Sopotem. W miejscu, gdzie brakuje infrastruktury rowerowej osoby wybierające ten środek transportu są zmuszone do wyboru niebezpiecznej infrastruktury przystosowanej do ruchu samochodowego lub terenów leśnych/rolniczych, które co do zasady nie są przystosowane do codziennych podróży o charakterze transportowym. Jest to jedna z przyczyn, dla której w skali podróży pomiędzy miastami OMT rower odgrywa marginalną rolę.

Jednocześnie należy wskazać na kolejną istotną barierę w rozwoju ruchu rowerowego, która tkwi wewnątrz miast stanowiących rdzeń OMT. Powoduje to ograniczenie ruchu rowerowego, zwłaszcza w kontekście faktu, że barierom dla ruchu rowerowego towarzyszy

rozbudowany układ drogowy. Podobnie jak w przypadku układu rdzeń OMT – przedmieścia, taka dysproporcja stymuluje ruch samochodowy przy jednoczesnym tłamszeniu ruchu rowerowego.

Do takich miejsc należy zaliczyć przede wszystkim relacje pomiędzy dolnym a górnym tarasem Gdańska, gdzie zarówno w relacji: Śródmieście – Chełm – Kokoszki, Wrzeszcz – Matarnia, jak i Oliwa -Osowa funkcjonują rozbudowane układy drogowe (Trasa WZ, Trasa Słowackiego i ulica Spacerowa), którym nie towarzyszy adekwatna infrastruktura rowerowa.

Kolejnymi miejscami, gdzie ruch rowerowy jest tamowany na rzecz rozbudowanych układów drogowych są wjazdy do Śródmieścia Gdyni. Obszar ten jest otoczony rozległymi węzłami drogowymi: tzw. Węzłem Pokoju (wjazd od strony ulicy Morskiej), Węzłem Ofiar Grudnia (wjazd od strony ulicy Janka Wiśniewskiego) i Węzłem Wzgórze – Węzłem Cegielskiej (wjazd od strony ulicy Kieleckiej, Śląskiej i Górskiego). Wszystkie te układy drogowe przenoszą znaczny ruch samochodowy, jednocześnie nie oferując bezpiecznego i wygodnego przejazdu rowerem.

W mieście Sopot zwrócić należy uwagę na barierę, jaką stanowi aleja Niepodległości. Oferuje ona wygodną i bezpieczną podróż osobom wybierającym samochód, przy jednoczesnej eliminacji ruchu rowerowego. Podkreślenia wymaga fakt niewystarczających połączeń pomiędzy Sopotem Górnym a Sopotem Dolnym. Jedynym takim połączeniem jest trasa rowerowa wzdłuż ulicy Haffnera i przez tunel stacji SKM Kamienny Potok. Aż do granicy z Gdańskiem nie funkcjonuje żadne wygodne i bezpieczne połączenie rowerowe obu części Sopotu.

Reasumując, podstawowym problemem blokującym rozwój ruchu rowerowego w skali OMT, a zatem najważniejszego obszaru miejskiego w skali województwa pomorskiego i północnej Polski jest niewystarczająca spójność sieci dróg rowerowych spełniającej parametry CROW przy jednoczesnej rozbudowanej infrastrukturze drogowej dedykowanej głównie transportowi indywidualnemu. Takie dysproporcje powodują stymulowanie ruchu samochodowego i tłamszenie ruchu rowerowego, co jest niekorzystne dla rozwoju województwa zarówno z punktu widzenia ekonomii, społeczeństwa, jak i środowiska.

Aby temu przeciwdziałać postuluje się, by w ramach SUMP Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jasno wskazać na cel szczegółowy odnoszący się do poprawy komfortu i bezpieczeństwa w codziennych dojazdach rowerem oraz wprowadzić dedykowane infrastrukturze rowerowej wskaźniki produktu (długość sieci nowych dróg rowerowych) oraz rezultatu (liczba nowych użytkowników). Postuluje się przy tym, by były to wskaźniki koherentne z tymi, które są zawarte w Programie Operacyjnym „Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027” (FEP) oraz spójne z założeniami poszczególnych miast odnośnie do planowanego udziału ruchu rowerowego w podróżach.

Kluczowym SUMP w obszarze ruchu rowerowego powinno być zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach (tzw. *modal split*) poprzez tworzenie spójnej sieci rowerowej spełniającej wymagania CROW. Należy przy tym wskazać, że aby powyższy cel spełniał kryteria SMART, należy sformułować precyzyjne i kwantyfikowalne wskaźniki zarówno w odniesieniu do produktów (np. liczba km dróg rowerowych, zagęszczenie sieci dróg rowerowych na 10 tys. mieszkańców lub 1000 km²), jak również do rezultatów (np. udział rowerów w podróżach w skali OMT, liczba użytkowników danej drogi rowerowej w skali roku). Należy wyraźnie zaznaczyć potrzebę tworzenia samodzielnych projektów rowerowych finansowanych

w ramach FEP, nie zaś jak w RPO WP 2014-2020 czyniące z infrastruktury rowerowej jedynie element węzła przesiadkowego, w dodatku nie obwarowany obowiązkowymi wskaźnikami (te odnoszą się jedynie do użytkowników węzła i pasażerów komunikacji publicznej). Realizacja projektów z perspektywy finansowej 2014-2020 pokazała, że takie rozwiązania nie przyniosły korzyści z punktu widzenia zwiększania ruchu rowerowego.

Zwraca się także uwagę na istotną rolę dokumentu „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim” opracowaną przez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego w 2021 roku. W Koncepcji tej wskazano na główne osie rowerowych tras transportowych. Opracowanie to powinno być wzięte pod uwagę w kontekście planowania hierarchii priorytetów w zakresie rozwoju transportu rowerowego w OMT. Kluczowe jest jednak, by w SUMP – jako dokumencie o charakterze operacyjnym – dokładnie określić cele, sposoby pomiaru oraz ramy czasowe realizacji założeń.

10.7. Załącznik nr 10.7

Do: UM REDA
Pan Marek Kopiccki

Do: UM RUMIA
Pan Stanisław Urbaniak

W nawiązaniu do rozmów telefonicznych z referatami UM Rumia i UM Reda przekazujemy zapis wymiany korespondencji z dyrektcją POLREGIO zakład pomorski w Gdyni:

Z naszych ustaleń wynika, że poranny pociąg nr 85202 relacji Słupsk-Bydgoszcz oraz powrotny nr 85227 nie zatrzymują się na stacjach Rumia i Reda począwszy od dnia 07.11.22. Co istotne, pociągi relacji Słupsk-Tczew o nr 85208 i relacji Tczew - Słupsk o nr 85213, a także relacji Słupsk-Elbląg-Słupsk o nr 85216/58631 spółki POLREGIO rozkładowo zatrzymują się na obu stacjach.

Z naszych nieoficjalnych rozmów wynika także, że powodem wyłączenia z obsługi st. Reda i Rumia w okresie szczytu komunikacyjnego w jakim kursuje pociąg relacji Słupsk-Bydgoszcz-Słupsk jest przepełnienie składu ETZ (jednej jednostki składającej się z 3 wagonów) na stacjach Reda i Rumia, co wskazuje jak duże jest zainteresowanie podróźnych tym połączeniem regionalnym. Niebanalne oraz lekceważące jest w tym zakresie podejście do problemu przez POLREGIO, co wynika z załączonej korespondencji.

Urząd Marszałkowski woj. kujawsko pomorskiego nie zamierza finansować dłuższego składu na swoim terenie (pociąg dojeżdża do Bydgoszczy), bo na ich obszarze nie występuje tak duże zapotrzebowanie podróźnych na usługę, aby był powód finansowania za uruchamianie 2 jednostek ETZ. Tym samym do zadań samorządu woj. pomorskiego należy podjęcie niezwłocznych rozmów z POLREGIO do modyfikacji siatki rozkładu, tak aby przywrócić możliwość korzystania z połączeń w obszarze województwa dla obu miast, jak było to do 06.11.2022r.

Onegdaj kursował pociąg SKM "SPRINTER" w relacji Słupsk-Tczew o charakterze regionalnych. Od wielu lat nie ma takiego połączenia umożliwiającego podróźnym przemieszczającym się na znaczne odległości wew aglomeracji, bez konieczności długotrwałego podróżowanie poprzez wszystkie przystanki SKM. Taka podróż skracala czas jej trwania o niemalże 50% i sądzimy, że w tym kierunku winna podjąć argumentacja władz samorządów obu miast w rozmowach z organizatorem, czyli Urzędem Marszałkowskim. Dlaczego w szczybie przewozów brak oferty na tego typu połączenia dla m. Rumia i Reda? Pociągi POLREGIO obsługujące oba miasta w szczybie dojeżdżają do st. Gdynia i tam kończą bieg, co jest kolejnym kuriozum i w kierunku dalszej części trójmiejskiej metropolii kursują zaledwie 3 pary bezpośrednich połączeń dziennie, podczas gdy dla st. Rumia Intercity oferuje 8 par połączeń dziennie, gdzie obowiązuje super promocyjna oferta dla obszaru aglomeracji od Wejherowa do Gdańska w cenie 4- PLN w tarfie normalnej 2KI II Bilet POLREGIO jest 3 krotnie droższy.

Oczekujemy od samorządu lokalnego, aby aktywnie zadbała o społeczność podległych im obszarów przynajmniej w przywróceniu stanu sprzed 07.11.22r w obu miastach, a także skutecznym lobowaniem nad zwiększeniem ilości połączeń regio, co wynika z zapotrzebowania mieszkańców.

Prosimy o podzielenie się Państwa dokonaniem w przedmiotowej sprawie.

Z pozdrazaniem
Piotr Grabowski
Stow. Dolny Łąkowa Rumia

Data 8 grudnia 2022 07:54 Słow Doliny Łakowa Rumia <slow_doliny_lakowa@g2.pl> napisalka):

DO. POLREGIO SA - pomorski zakład w Gdyni

Szanowna Pani
Katarzyna Piwońska - Cioch
z-ca dyrektora

W nadesłanej odpowiedzi (wasz nr pisma PRH2.053.15.2022 z dn 30.11.22) nie znajdujemy merytorycznego wyjaśnienia przedmiotowej sprawy - powodu omijania stacji Rumia (a także Reda i Gdynia Chylonia) przez pociągi spółki wprowadzonego od 07.11.22.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na pytania:

Czy zmienili się jakikolwiek parametry (np. ilość pracy eksploatacyjnej) wprowadzone aneksem do umowy z Urzędem Marszalkowskim w Gdańsku, wpływające na konieczność wyłączenia miast Reda i Rumia z obsługi pociągów Polregio od 07.11.2022 r. ?

Czy podjęcie przedmiotowej decyzji zostało poparte badaniami w zakresie potoków podróżnych generowanych przez obie stacje Rumia i Reda w okresie porannego szczytu komunikacyjnego w aglomeracji trójmiejskiej do jakich niewątpliwie zalicza się przesterń od Wejherowa do Puszczka Gd. ?

Jakie przesłanki zadecydowały o realizacji obsługi st. Reda i Rumia przez pociąg nr 85208 przez Państwa zakład?

Przyjmujemy, że zadania określone w umowie z organizatorem siatki połączeń uwzględniają oczekiwania społeczne w jak najszerszym stopniu. Ta przesłanka jest realizowana przez Państwa podmiot, bowiem wasze wszystkie pociągi obsługują stację Gdynia Orłowo, gdzie potoki podróżnych są odrobinie proporcjonalne do tych z omijanych stacji.

Z konstatacją odnotowujemy także fakt uwzględnienia w rozkładzie jazdy st. Rumia i Reda przez pociąg o nr 85208 kursujący w godzinach poza szczytem komunikacyjnym.

Prosimy o niezwłoczne ustosunkowanie się do postawionych pytań z uwagi na pilną potrzebę przywrócenia połączeń dla st. Rumia i Reda, bowiem leży to w żywotnym interesie społecznym dla 80 tys. rzeszy mieszkańców obu miast, a charakter połączeń regulo ma temu służyć. Mamy nadzieję, że podziela Pani tą wizję.

Piotr Grabowski
Słow Doliny Łakowa Rumia

Dnia 18 listopada 2022 13:21 Słow Doliny Łakowa Rumia <slow_doliny_lakowa@o2.pl> napisał(a):

Dz Dobry

Upzejnie prosiny o wyjasnienie powodu decyzji wladz spółki POLREGIO odz. pomorski (lub innego podmiotu) ws omijania stacji RUMIA przez pociągi spółki. Od dn 06. 11.22 tylko 2 pociągi w ciągu doby zatrzymują się na stacji w naszym mieście (jak również na st Reda).

Pociągi rozkładowo kursujące w godzinach szczytu porannego do 05.11.22 obsługiwały odległe punkty aglomeracji od Wejherowa po Puszcz GD. , co zwłaszcza w godzinach szczytu pozwala w sposób wielokrotnie szybciej skomunikować się poprzez połączenia POLREGIO niz SKM na dalsze odległości. Pozbawienie takiej możliwości 50Ys Rumii i 30Ys Redy, a utrzymanie jedynie przystanku Wejherowo jest bezzasadne w kontekście pólóków pasażerów jakie generują oba ośrodki miejskie. Pociągi które do tej pory obsługiwały przystanki Rumia i Reda odjeżdżały przepelnione , co świadczy o dużym zainteresowaniu połączeniami POLREGIO.

Prosimy o podanie merytorycznych argumentów które przemawiały za podjęciem tejże decyzji, bowiem będziemy apelować do wladz miejskich oraz samorządu marszaskowskiego województwa pomorskiego - organizatora połączeń - o przywrócenie w rozkładzie stacji Rumia i Reda w szczytowym okresie przewozów (porannym i popołudniowym).

Osobną kwestią jest częstotliwość kursowania w okresie szczytu składów POLREGIO oraz pojemność dysponowanych składów, bowiem po 06.11.22 Rumia ma wyłącznie dwa (!) połączenie bezpośrednie z Gdańskiem (i dalej Trzeinem) o godz. 06:17 i 12:10, zaś 5 połączeń bezpośrednich z kierunku Trzevia/Gdańska

Nadmieniamy, że pociągi przewoźnika IC zatrzymują się w Rumii 8 razy dziennie , oferując możliwość podróży na te same stacje co POLREGIO w kierunku Gdańska / Trzevia.

Liczmy na konstruktywne podejście do zaganiaenia celem pilnego rozwiązania problemu

Piotr Grabowski

Słow Doliny Łakowa Rumia

Katarzyna Piwońska-Cioch
Z-ca Dyrektora
T 722 341 590
reklamacje.gdynia@polregio.pl



POLREGIO S.A.
Pomorski Zakład w Gdyni
ul. Bolesława Krzywoustego 7
81-035 Gdynia

PRH2.053.15.2022

Gdynia, dnia 30.11.2022 r.

Pan Grabowski
Stow. Doliny Łakowa Rumia
Stow_doliny_lakowa@o2.pl

POLREGIO S.A. Pomorski Zakład w Gdyni w odpowiedzi na wniosek z dnia 18.11.2022r. dotyczący braku postoju pociągów na stacji Reda oraz Rumia, uprzejmie informuje, iż realizuje przewozy podróżnych w oparciu o Umowę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego. Uzgodniona z Organizatorem siatka połączeń przewiduje obsługę generowanych potoków podróżnych przy założeniu, że rozkład jazdy dostosowywany jest do oczekiwań jak największej ilości podróżnych, natomiast określona w Umowie ilość pracy eksploatacyjnej decyduje o ilości uruchamianych pociągów.

Poranny pociąg nr 85202 z uwagi na relację w jakiej kursuje, jest pociągiem dla przejazdu podróżnych na odcinku Słupsk – Trójmiasto – Bydgoszcz, w związku z czym PR Gdynia nie przewiduje wprowadzenia dodatkowych postojów w jego rozkładzie.

Jednocześnie przypominamy, iż na terenie województwa pomorskiego obowiązuje „Taryfa Pomorska”. Poprzez zastosowanie oferty „Taryfa Pomorska” w województwie pomorskim, pasażerowie mogą odbywać podróż zarówno w pociągach PKP SKM w Trójmieście, jak i w pociągach POLREGIO.

Dziękujemy za przekazanie nam swoich uwag, gdyż wszystkie są pomocne w podejmowaniu dalszych działań pozwalających docelowo na zbudowanie możliwie najbardziej optymalnej siatki połączeń.

Za utrudnienia przepraszamy.

Z poważaniem,

DYREKTOR
wz
Katarzyna Piwońska-Cioch
Z-ca Dyrektora

Administratorem danych osobowych jest firma POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, 01-517 Warszawa, ul. Kolejowa 1. Podane dobrowolnie dane osobowe przetwarzane są przez administratora na podstawie art. 6 ust 1 pkt a, b, c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy nr 95/46/WE wyłącznie w celu rozpatrzenia reklamacji/skargi/wniosku. Posiada Pani/Pan prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia ich przetwarzania, do przeniesienia danych, cofnięcia zgody w dowolnym momencie.



NiE: 526 25 57 278, REGON 017318719
Kapitał zakładowy: 616 242 800,00 PLN wpłacony w całości
www.polregio.pl
KRS: 0000929422
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Katarzyna Piwońska Cioch
Z ca Dyrektora
T 722 341 338
Reklamacje.gdynia@polregio.pl



POLREGIO S.A.
Pomorski Zakład w Gdyni
ul. Bolesława Krzywoustego 7
81-035 Gdynia

PRH2.053.15.2.2022

Gdynia, dnia 08.12.2022r.

Pan Piotr Grabowski
stow_dolny_lakowa@o2.pl

W nawiązaniu do otrzymanej wiadomości e-mail z dnia 08.12.2022r. POLREGIO S.A. Pomorski Zakład w Gdyni uprzejmie informuje, iż wszelkie informacje zostały zawarte w piśmie PRH2.053.15.2022 z dnia 30.11.2022r.

Z poważaniem,


DIREKTOR
w/z
Katarzyna Piwońska-Cioch
Z-ca Dyrektora

Administratorem danych osobowych jest firma POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie, 01-217 Warszawa, ul. Kolejowa 1. Podane dobrowolnie dane osobowe przetwarzane są przez administratora na podstawie art. 6 ust 1 pkt a,b,c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy nr 95/46/WE wyłącznie w celu rozpatrzenia reklamacji/skargi/wniośku. Posiada Pani/Pan prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia ich przetwarzania, do przenoszenia danych, cofnięcia zgody w dowolnym momencie.



NIP: 526 25 57 278, REGON 017319710
Kapitał zakładowy: 616 242 800,00 PLN wpłacony w całości
www.polregio.pl
KRS: 0000929422
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

10.8. Załącznik nr 10.8



Wydział Inwestycji i Rozwoju

SKM.401.3.18.21
Zał.: BRAK

Gdynia, 2023-07-06

Pan
Michał Glaser
Prezes Zarządu OMGGS

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-
Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk

Dot.: Włączenia zakresu Projektu: „Modernizacja linii kolejowej nr 250” do zapisów SUPM OMGGS – Plan działania dla Rdzenia Metropolii.

Szanowny Panie Prezesie,

Spółka PKP SKM w Trójmieście stale prowadzi działania związane z przygotowaniem zamierzeń inwestycyjnych, celem pozyskania na ich realizację finansowania ze środków UE. W obecnej perspektywie 2021-2027, pracujemy m.in. nad dokumentem studialnym dla przedmiotowego projektu.

Projekt w swoich założeniach zakłada realizację dwóch zadań związanych bezpośrednio z modernizacją linii kolejowej nr 250, która jako linia typowo aglomeracyjna, funkcjonalnie wydzielona i dedykowana wyłącznie do prowadzenia lokalnego ruchu pasażerskiego jest istotnym elementem, bezpośrednio związanym z obsługą lokalnego ruchu pasażerskiego w ramach Rdzenia Metropolii.

W ramach Projektu zaplanowano realizację dwóch zadań:

1. Zadania nr 1 – Walka z hałasem na linii kolejowej nr 250

Zadanie zakłada prace na wytypowanych odcinkach linii kolejowej nr 250, polegające na ograniczeniu hałasu poprzez budowę ekranów dźwiękochłonnych (pochłaniająco – odbijających) oraz zastosowania absorberów przyszybowych, w celu poprawienia warunków akustycznych w obszarach przekroczenia norm hałasu.

- 1 -

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o. o.
81-002 Gdynia ul. Morska 350A
www.skm.pkp.pl
skm@skm.pkp.pl

Tel. 58 721-29-19
Fax wew 4127
mmis@skm.pkp.pl

NIP: 958-13-70-512 | REGON: 192488478 | Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
w Gdańsku VIII Wydział Gospodarczy KRS, nr KRS: 0000076705 |
nr rej.BDO: 000124414 | Kapitał Zakładowy .168.389.000,00 zł
BGK Oddział Gdańsk 88 1130 1121 0080 0116 9520 0008

Wydział Inwestycji i Rozwoju

2. Zadania nr 2 – Modernizacja przystanków osobowych SKM Gdańsk Politechnika oraz Gdańsk Zaspa.

Zadanie zakłada kompleksową modernizację peronów we wskazanych powyżej lokalizacjach, przede wszystkim mającą na celu: poprawę bezpieczeństwa i komfortu pasażerów korzystających z transportu zbiorowego, dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, czy stworzenie przyjaznej przestrzeni dla podróżnych korzystających z przystanków wraz z ochroną przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

W ramach prac zakładane jest m.in.: całkowita wymiana nawierzchni peronowej wraz z budowa nawierzchni specjalnych, budowa lub modernizacja dźwigów osobowych, budowa zadaszenia peronu na całej jego długości oraz budowa wiatrołapów na peronach czy likwidacja miejsc niebezpiecznych – likwidacja przejścia w poziomie torów przy przystanku Gdańsk Zaspa i budowa przejścia podziemnego.

Zamierzeniem Spółki jest złożenie dokumentacji aplikacyjnej dla tego przedsięwzięcia, w trybie konkursowym, w ramach programu FENIKS 2021-2027 (działanie: FENX.05.04 kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei). Zakres kryteriów wyboru w ramach trybu konkursowego dla tego działania zawiera kryteria obligatoryjne (tzw. zero – jedynekowe), gdzie niespełnienie chociażby jednego elementu eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania. W ramach działania FENX.05.04 kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei, jednym takich kryteriów jest: **„Projekt ujęty w planach/strategiach dotyczących rozwoju transportu regionu”**, które w swoim opisie zakłada: **„Powiązanie projektu z regionalnymi zamierzeniami transportowymi. Projekt jest inwestycją przewidzianą do realizacji w regionalnym planie transportowym lub SUMP.”**.

Umieszczenie założeń przedmiotowego projektu w SUMP – Plan działania dla Rdzenia Metropolii, jest zatem elementem kluczowym, wskazanym w opisie kryteriów, który umożliwiłby złożenie dokumentacji aplikacyjnej i pozwoliłby Spółce na zabezpieczenie spełnienia tego kryterium w ramach oceny merytorycznej.

Biorąc także pod uwagę aktualne zapisy SUMP OMGGG – Plan dla Rdzenia Metropolii, pkt. 1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego, Działanie 1.1.1 Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGG, Opis sposobu realizacji, w tym:

- 2 -

Wydział Inwestycji i Rozwoju

- ppkt. a „**Współpraca ze spółkami kolejowymi** i samorządem województwa oraz działania lobbujące na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych (lub dostosowania ich lokalizacji do rozwoju otoczenia linii kolejowych) **oraz modernizacji istniejących przystanków** (w tym dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, unifikacji wysokości peronów, budowy infrastruktury przesiadkowej, rowerowej, parkingowej)”,
- ppkt. c „**Współpraca ze spółkami kolejowymi** i samorządem województwa oraz **działania lobbujące na rzecz remontów, rewitalizacji i odbudowy linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym**”,
- „Lokalizacje i liczba planowanych lokalizacji może ulegać zmianie zgodnie z ustaleniami strategii regionalnych, rządowych **oraz zamierzeniami zarządców infrastruktury kolejowej.**”

Zwracamy się prośbą o możliwość włączenia do zakresu tego działania, założeń projektowych Spółki w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 250”. Jest to fundamentalny element, bez którego Spółka nie będzie miała możliwości złożenia wniosku aplikacyjnego w konkursie i spełnienia kryterium obligatoryjnego.

Z poważaniem



Signed by /
Podpisano przez:
Maciej Lignowski
Date / Data:
2023-07-06
14:11



Signed by /
Podpisano przez:
Jarosław
Kożyczkowski
Date / Data:
2023-07-06
21:50

Do wiadomości:

1. Sz.P. Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego.
2. Sz.P. Leszek Bonna, Wicemarszałek Województwa Pomorskiego.
3. Sz. P. Aleksandra Dulkiwicz, Prezydent Miasta Gdańska.
4. Sz.P. Jacek Karnowski, Prezydent Miasta Sopotu.
5. Sz.P. Wojciech Szczurek, Prezydent Miasta Gdyni.

- 3 -

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o. o.
81-002 Gdynia ul. Morska 350A
www.skm.pkp.pl
skm@skm.pkp.pl

Tel. 58 721-29-19
Fax wew 4127
mmis@skm.pkp.pl

NIP: 958-13-70-512 | REGON: 192488478 | Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
w Gdańsku VIII Wydział Gospodarczy KRS, nr KRS: 0000076705 |
nr rej.BDO: 000124414 | Kapitał Zakładowy 168.389.000,00 zł
BGK Oddział Gdańsk 88 1130 1121 0080 0116 9520 0008

10.9. Załącznik nr 10.9



Ogłoszenie

o przystąpieniu do opracowania projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040” oraz sporządzenia prognozy jego oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) zawiadamiam o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040” oraz sporządzenia prognozy jego oddziaływania na środowisko.

Przedmiotem tego dokumentu będzie koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Głównym celem dokumentu będzie zidentyfikowanie działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego, a także form aktywnej mobilności.

Zgodnie z art. 40 ww. ustawy, zainteresowani mogą zgłaszać uwagi i wnioski, które mogą być wnoszone:

- pisemnie lub ustnie w biurze Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na adres: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl,

Termin zgłaszania wniosków - 12.12.2022 r.

Wniosek powinien zawierać nazwisko, imię, nazwę, adres wnioskodawcy oraz treść wniosku. Przedłożone wnioski podlegają rozpatrzeniu przez Prezesa Zarządu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Informacja związana z przetwarzaniem danych osobowych zamieszczona jest na stronie internetowej Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot www.metropoliagdansk.pl w zakładce „RODO”.

Prezes Zarządu Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Michał Glaser

10.10. Załącznik nr 10.10



Ogłoszenie

o przystąpieniu do konsultacji społecznych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040”

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) Prezes Zarządu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot podaje do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2040”

Przedmiotem tego dokumentu jest koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dokument określa zbiór działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego, a także form aktywnej mobilności. Projekt dokumentu dostępny jest pod linkiem: www.metropoliagdansk.pl/sump.

Zgodnie z art. 40 ww. ustawy, zainteresowani mogą zgłaszać uwagi i wnioski, które mogą być wnoszone:

- pisemnie lub ustnie w biurze Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk;
- pisemnie lub ustnie w trakcie spotkania konsultacyjnego online – więcej informacji o spotkaniu: www.metropoliagdansk.pl/sump;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na adres: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl,

Termin zgłaszania uwag i wniosków: 21.08 - 10.09.2023 r.

Wniosek powinien zawierać nazwisko, imię, nazwę, adres wnioskodawcy oraz treść wniosku. Przedłożone wnioski podlegają rozpatrzeniu przez Prezesa Zarządu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Informacja związana z przetwarzaniem danych osobowych zamieszczona jest na stronie internetowej Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot www.metropoliagdansk.pl w zakładce „RODO”.

Prezes Zarządu Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Michał Glaser



10.11. Załącznik nr 10.11



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/02.2023/43/MJ

Gdańsk, 15 lutego 2023 r.

Urząd Morski w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10
81-338 Gdynia

Wniosek o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)

Wnosimy o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji, wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 i 47 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z treścią Art. 51. ww. Ustawy, proponujemy przyjęcie zakresu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) obejmującego:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.

W zakresie analiz i oceny przedstawienie:

- a) istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) opisu form ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:

- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,
- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne,
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

w skali odpowiadającej zakresowi i treści przedmiotowego projektu. Zgodnie z artykułem 52 ust. 1 ustawy OOŚ informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny a także powinny mieć odpowiednią zawartość i stopień szczegółowości.

W związku z powyższym, na potrzeby niniejszego wniosku wskazuje się na przyjęcie stopnia szczegółowości ocen za zapisem artykułu 5.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko o konieczności unikania powielania oceny. Ze względu na charakter projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) dotyczy to sytuacji, w której te same aspekty były lub mogą być oceniane w różnych postępowaniach i na tym samym poziomie szczegółowości w szczególności prognoz do opracowań takich jak; Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030.

Z racji na to, że SUMP to długoterminowa strategia, która wyznacza kierunki rozwoju transportu z myślą o dobrobycie mieszkańców, wskazuje się na przyjęcie modelu „oceny” ww. polityki i strategii, w którym ciężar oceny położony jest na ocenę procesu decyzyjnego wynikającego z wdrożenia danego dokumentu. We wskazanym modelu ocena konkretnych przedsięwzięć następuje dopiero na etapie wdrażania poszczególnych strategii jako projektów wykonawczych, które wyznaczają ramy realizacji konkretnych zidentyfikowanych przedsięwzięć, a ostatecznie ocena ta odbywa się na etapie procedury



oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (jeśli jest taka konieczność). Wynika to również z przyjęcia założeń i ustaleń wskazanych dokumentów strategii i programów, dla których przeprowadzono wcześniej strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz w ich zakresach wyznacza ramy do przygotowania projektów i inwestycji, które podlegały OOŚ.

Dlatego też, jako proponowany poziom szczegółowości Prognozy, wnosimy o przyjęcie poziomu oceny dla obszarów podlegających bezpośredniemu wpływowi projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), w ramach których ocenie podlegają działania ramowe realizowane w ich zakresie i cele, które mają być osiągnięte, jedynie ze wskazaniem na konieczność pogłębienia ocen w ramach rozwiązań szczegółowych niebędących przedmiotem niniejszego projektu mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie obejmował cały Obszar Metropolitalny, tj.:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo,
- gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Liniewo, Luzino, Łęczycze, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo,
- powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Krzysztof Perycz-Szczepański
/podpisano elektronicznie/

10.12. Załącznik nr 10.12



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/11.2022/01/MJ

Gdańsk, 21 listopada 2022 r.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Gdańsku
ul. Chmielna 54/57
80-748 Gdańsk

Wniosek o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)

Wnosimy o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji, wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 i 47 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z treścią Art. 51. ww. Ustawy, proponujemy przyjęcie zakresu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) obejmującego:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.

W zakresie analiz i oceny przedstawienie:

- a) istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) opisu form ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych



i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:

- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,
- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne,
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

w skali odpowiadającej zakresowi i treści przedmiotowego projektu. Zgodnie z artykułem 52 ust. 1 ustawy OOŚ informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny a także powinny mieć odpowiednią zawartość i stopień szczegółowości.

W związku z powyższym, na potrzeby niniejszego wniosku wskazuje się na przyjęcie stopnia szczegółowości ocen za zapisem artykułu 5.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko o konieczności unikania powielania oceny. Ze względu na charakter projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) dotyczy to sytuacji, w której te same aspekty były lub mogą być oceniane w różnych postępowaniach i na tym samym poziomie szczegółowości w szczególności prognoz do opracowań takich jak; Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030.

Z racji na to, że SUMP to długoterminowa strategia, która wyznacza kierunki rozwoju transportu z myślą o dobrobycie mieszkańców, wskazuje się na przyjęcie modelu „oceny” ww. polityk i strategii, w którym ciężar oceny położony jest na ocenę procesu decyzyjnego wynikającego z wdrożenia danego dokumentu. We wskazanym modelu ocena konkretnych przedsięwzięć następuje dopiero na etapie wdrażania poszczególnych strategii jako projektów wykonawczych, które wyznaczają ramy realizacji konkretnych zidentyfikowanych przedsięwzięć, a ostatecznie ocena ta odbywa się na etapie procedury



oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (jeśli jest taka konieczność). Wynika to również z przyjęcia założeń i ustaleń wskazanych dokumentów strategii i programów, dla których przeprowadzono wcześniej strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz w ich zakresach wyznacza ramy do przygotowania projektów i inwestycji, które podlegały OOS.

Dlatego też, jako proponowany poziom szczegółowości Prognozy, wnosimy o przyjęcie poziomu oceny dla obszarów podlegających bezpośredniemu wpływowi projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), w ramach których ocenie podlegają działania ramowe realizowane w ich zakresie i cele, które mają być osiągnięte, jedynie ze wskazaniem na konieczność pogłębienia ocen w ramach rozwiązań szczegółowych niebędących przedmiotem niniejszego projektu mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie obejmował cały Obszar Metropolitalny, tj.:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo,
- gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Liniewo, Luzino, Łęczyce, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo,
- powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Krzysztof Perycz-Szczyński

10.13. Załącznik nr 10.13



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/11.2022/56./MJ

Gdańsk, 21 listopada 2022 r.

Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna
w Gdańsku
ul. Dębinki 4
80-211 Gdańsk

Wniosek o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)

Wnosimy o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji, wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 i 47 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z treścią Art. 51. ww. Ustawy, proponujemy przyjęcie zakresu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) obejmującego:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.

W zakresie analiz i oceny przedstawienie:

- a) istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) opisu form ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:



- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,
- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne,
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

w skali odpowiadającej zakresowi i treści przedmiotowego projektu. Zgodnie z artykułem 52 ust. 1 ustawy OOŚ informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny a także powinny mieć odpowiednią zawartość i stopień szczegółowości.

W związku z powyższym, na potrzeby niniejszego wniosku wskazuje się na przyjęcie stopnia szczegółowości ocen za zapisem artykułu 5.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko o konieczności unikania powielania oceny. Ze względu na charakter projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) dotyczy to sytuacji, w której te same aspekty były lub mogą być oceniane w różnych postępowaniach i na tym samym poziomie szczegółowości w szczególności prognoz do opracowań takich jak; Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030.

Z racji na to, że SUMP to długoterminowa strategia, która wyznacza kierunki rozwoju transportu z myślą o dobrobycie mieszkańców, wskazuje się na przyjęcie modelu „oceny” ww. polityki i strategii, w którym ciężar oceny położony jest na ocenę procesu decyzyjnego wynikającego z wdrożenia danego dokumentu. We wskazanym modelu ocena konkretnych przedsięwzięć następuje dopiero na etapie wdrażania poszczególnych strategii jako projektów wykonawczych, które wyznaczają ramy realizacji konkretnych zidentyfikowanych przedsięwzięć, a ostatecznie ocena ta odbywa się na etapie procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (jeśli jest taka konieczność). Wynika to również z przyjęcia założeń i ustaleń wskazanych dokumentów strategii i programów, dla których



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

przeprowadzono wcześniej strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz w ich zakresach wyznacza ramy do przygotowania projektów i inwestycji, które podlegały OOS.

Dlatego też, jako proponowany poziom szczegółowości Prognozy, wnosimy przyjęcie poziomu oceny dla obszarów podlegających bezpośredniemu wpływowi projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), w ramach których ocenie podlegają działania ramowe realizowane w ich zakresie i cele, które mają być osiągnięte, jedynie ze wskazaniem na konieczność pogłębienia ocen w ramach rozwiązań szczegółowych niebędących przedmiotem niniejszego projektu mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie obejmował cały Obszar Metropolitalny, tj.:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo,
- gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Liniewo, Luzino, Łęczyce, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęcyno, Szemud, Sztutowo, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo,
- powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Krzysztof Perycz-Szczeptański

10.14. Załącznik nr 10.14



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/11.2022/52/MJ

Gdańsk, 21 listopada 2022 r.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
w Gdańsku
ul. Ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19
80-804 Gdańsk

Wniosek o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)

Wnosimy o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji, wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 i 47 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z treścią Art. 51. ww. Ustawy, proponujemy przyjęcie zakresu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) obejmującego:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.

W zakresie analiz i oceny przedstawienie:

- a) istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) opisu form ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:



- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,
- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne,
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

w skali odpowiadającej zakresowi i treści przedmiotowego projektu. Zgodnie z artykułem 52 ust. 1 ustawy OOS informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny a także powinny mieć odpowiednią zawartość i stopień szczegółowości.

W związku z powyższym, na potrzeby niniejszego wniosku wskazuje się na przyjęcie stopnia szczegółowości ocen za zapisem artykułu 5.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko o konieczności unikania powielania oceny. Ze względu na charakter projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGG) dotyczy to sytuacji, w której te same aspekty były lub mogą być oceniane w różnych postępowaniach i na tym samym poziomie szczegółowości w szczególności prognoz do opracowań takich jak; Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030.

Z racji na to, że SUMP to długoterminowa strategia, która wyznacza kierunki rozwoju transportu z myślą o dobrobycie mieszkańców, wskazuje się na przyjęcie modelu „oceny” ww. polityk i strategii, w którym ciężar oceny położony jest na ocenę procesu decyzyjnego wynikającego z wdrożenia danego dokumentu. We wskazanym modelu ocena konkretnych przedsięwzięć następuje dopiero na etapie wdrażania poszczególnych strategii jako projektów wykonawczych, które wyznaczają ramy realizacji konkretnych zidentyfikowanych przedsięwzięć, a ostatecznie ocena ta odbywa się na etapie procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (jeśli jest taka konieczność). Wynika to również z przyjęcia założeń i ustaleń wskazanych dokumentów strategii i programów, dla których



przeprowadzono wcześniej strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz w ich zakresach wyznacza ramy do przygotowania projektów i inwestycji, które podlegały OOS.

Dlatego też, jako proponowany poziom szczegółowości Prognozy, wnosimy przyjęcie poziomu oceny dla obszarów podlegających bezpośredniemu wpływowi projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), w ramach których ocenie podlegają działania ramowe realizowane w ich zakresie i cele, które mają być osiągnięte, jedynie ze wskazaniem na konieczność pogłębienia ocen w ramach rozwiązań szczegółowych niebędących przedmiotem niniejszego projektu mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie obejmował cały Obszar Metropolitalny, tj.:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo,
- gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Liniewo, Luzino, Łęczyce, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężyca, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo,
- powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Krzysztof Perycz-Szczepański

10.15. Załącznik nr 10.15



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/08.2023/25/MJ

Gdańsk, 17 sierpnia 2023 r.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku
ul. Chmielna 54/57
80-748 Gdańsk

Pismo przewodnie

Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), zwraca się z prośbą o wydanie opinii dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wraz z załącznikami oraz prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Przedmiotem dokumentu jest koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dokument określa zbiór działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego a także form aktywnej mobilności.

Dokumentacja jest dostępna do pobrania pod linkiem: <https://we.tl/t-RMfCuUoaJJ>

W sprawach związanych z opiniowaniem ww. dokumentów proszę o kontakt z Panem Maciejem Jendryczką, kierownikiem projektu z ramienia Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot tel: 502 003 899; e-mail: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl

Z poważaniem,

Krzysztof Perycz-Szczepański
Zastępca Dyrektora Biura
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

/podpisano elektronicznie/



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



10.16. Załącznik nr 10.16



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/08.2023/28/MJ

Gdańsk, 17 sierpnia 2023 r.

Wojewódzka Stacja
Sanitarно-Epidemiologiczna w Gdańsku
ul. Dębinki 4, 80-211 Gdańsk

Pismo przewodnie

Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), zwraca się z prośbą o wydanie opinii dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wraz z załącznikami oraz prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Przedmiotem dokumentu jest koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dokument określa zbiór działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego a także form aktywnej mobilności.

Dokumentacja jest dostępna do pobrania pod linkiem: <https://we.tl/t-RMfCuUoaJJ>

W sprawach związanych z opiniowaniem ww. dokumentów proszę o kontakt z Panem Maciejem Jendryczką, kierownikiem projektu z ramienia Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot tel: 502 003 899; e-mail: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl

Z poważaniem,

Krzysztof Perycz-Szczepański
Zastępca Dyrektora Biura
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

/podpisano elektronicznie/



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



10.17. Załącznik nr 10.17



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/08.2023/26/MJ

Gdańsk, 17 sierpnia 2023 r.

Urząd Morski w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10
81-338 Gdynia

Pismo przewodnie

Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), zwraca się z prośbą o wydanie opinii dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wraz z załącznikami oraz prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Przedmiotem dokumentu jest koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dokument określa zbiór działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego a także form aktywnej mobilności.

Dokumentacja jest dostępna do pobrania pod linkiem: <https://we.tl/t-RMfCuUoaJJ>

W sprawach związanych z opiniowaniem ww. dokumentów proszę o kontakt z Panem Maciejem Jendryczką, kierownikiem projektu z ramienia Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot tel: 502 003 899; e-mail: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Biura
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Krzysztof Perycz-Szczepański
/podpisano elektronicznie/



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



10.18. Załącznik nr 10.18



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
tel. +48 58 526 81 42 / fax: +48 58 303 63 07
biuro@metropoliagdansk.pl
www.metropoliagdansk.pl

KW/08.2023/27/MJ

Gdańsk, 17 sierpnia 2023 r.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku
ul. Ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19
80-804 Gdańsk

Pismo przewodnie

Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), zwraca się z prośbą o wydanie opinii dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wraz z załącznikami oraz prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Przedmiotem dokumentu jest koncepcja zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mająca na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dokument określa zbiór działań i wskaźników, prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na korzystanie ze środków indywidualnego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu zbiorowego a także form aktywnej mobilności.

Dokumentacja jest dostępna do pobrania pod linkiem: <https://we.tl/t-RMfCuUoaJJ>

W sprawach związanych z opiniowaniem ww. dokumentów proszę o kontakt z Panem Maciejem Jendryczką, kierownikiem projektu z ramienia Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot tel: 502 003 899; e-mail: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl.

Z poważaniem,

Krzysztof Perycz-Szczepański
Zastępca Dyrektora Biura
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

/podpisano elektronicznie/



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



10.19. Załącznik nr 10.19



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU

Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot
Wpłynęło 22.12.2022
Podpis Ostrowski
KPI 12. 2022/204

RDOŚ-Gd-WOO.411.2.2022.AM.1.
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 20 grudnia 2022 r.

UZGODNIENIE

Na podstawie art. 53, w związku z art. 46 ust. 1 pkt 2) oraz art. 57 ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2022 r. poz. 1029 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot (pismo znak: KW/11.2022/57/MJ, z dnia 21.11.2022 r.) o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia – Sopot (OMGGS),

uzgadniam

zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn.:

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia – Sopot (OMGGS)”, obejmujący cały obszar Metropolitalny, tj.:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo,
- gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Liniewo, Luzino, Łęczyce, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Szemud, Sztutowo, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo,
- powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.

Jednocześnie nadmieniam, że oprócz informacji wymienionych w ww. piśmie prognoza winna zawierać także, zgodnie z art. 51 ust. 2, streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym; oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy; datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów.

RDOŚ-Gd-WOO.411.2.2022.AM.1.

Strona 1 z 2

Ponadto strategia musi określać, analizować i ocenić poza punktami wymienionymi w ww. piśmie również: cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Adam Iwiński

Otrzymują:

1. Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
2. aa

10.20. Załącznik nr 10.20

POMORSKI
PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY
80-211 Gdańsk, ul. Dębinki 4

Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot
Wpłynęło... 12.12.2022
Podpis... *Anna Obuchowska*
DP.12.2022.178

Gdańsk, dnia 2022-12-06

ONS.9022.2.10.2022.AR

UZGODNIENIE

Na podstawie art. 3 pkt 1, art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 195 ze zm.), art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.) – Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku Biura Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk z dnia 21.11.2022 r. (wpływ 25.11.2022 r.) w sprawie o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)

uzgadnia bez uwag

proponowany zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS).

Uzasadnienie

Zakres informacji, które winny być zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, tj. zawartość prognozy, rodzaj analiz i ocen, formę – określa ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 1029 ze zm.). Szczegółowość prognozy powinna być odpowiednia do charakteru dokumentu.

p.o. Pomorskiego Państwowego
Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego

Anna Obuchowska

Otrzymuje (za potwierdzeniem odbioru):

(1.) Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk
Do wiadomości:

1. aa

10.21. Załącznik nr 10.21



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

INZ.9202.15.2023.ASW
EZD: INZ1.9202.14.2023.AS

Gdynia, 20.02.2023r.

Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot
Wpływało.....
Podpis.....
Korol Jędrzej

Obszar Metropolitalny
Gdańsk- Gdynia- Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk

UZGODNIENIE

Działając zgodnie z wymogami określonymi w *art. 57 ust. 2*, w związku z *art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022r. poz. 1029 ze zm.)*, zwanej dalej „*ustawą ooś*” oraz z *art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2022r. poz. 457 ze zm.)* w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 15 lutego 2023r. (data wpływu: 17.02.2023r.), znak: **KW/02.2023/43/MJ** w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

uzgadnia w obszarze właściwości

poniższy zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zwanej dalej „*prognozą ooś*”:

1. *Prognoza ooś* powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z *art. 51 ust. 2 ustawy ooś*, przy zachowaniu warunków, o których mowa w *art. 52 ust. 1 ww. ustawy*.
2. Prognoza oddziaływania na środowisko powinna uwzględniać obszary chronione, o których mowa w *art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r. poz. 916 ze zm.)* zlokalizowane na obszarach morskich i w pasie nadbrzeżnym, a także na cele ochrony przyrody wymienione w *art. 2 ust. 1 ww. ustawy*.
3. Prognoza oddziaływania na środowisko powinna określać wpływ realizacji zapisów projektu Programu na środowisko morskie, w tym na strefę brzegową i wartości przyrodnicze, z uwzględnieniem wpływu na stan siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których wyznaczono morskie obszary Natura 2000, a także na integralność i spójność tych obszarów.

Prognoza oddziaływania na środowisko powinna także uwzględniać oddziaływania o charakterze pozytywnym.

4. W przypadku zdiagnozowania potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko morskie, mogących być rezultatem realizacji projektu procedowanego dokumentu, należy określić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie tych oddziaływań.

Uzasadnienie

Pan Krzysztof Perycz- Szczepański Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, pismem z dnia 15 lutego 2023r. (data wpływu: 17.02.2023r.), znak: KW/02.2023/43/MJ, wystąpił do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o określenie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*.

Zgodnie z wymogami art. 46 ust. 1 pkt 1 *ustawy o oś* programy wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W związku z art. 57 ust 2 *ustawy o oś*, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest także dyrektor urzędu morskiego.

W związku z powyższym, Dyrektor tut. Urzędu uzgadnia zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* i przedkłada niniejsze uzgodnienie do wykorzystania zgodnie z art. 53 *ustawy o oś*.

Z op. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
mgr inż.  Agnieszka Krawczyńska
Zastępca Dyrektora us. Technicznych

Otrzymują:

1. Adresat;
2. INZ a/a;

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016) informujemy, iż:

1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia; 2) kontakt z Inspektorem Ochrony Danych: Artur Bojarski – iod@umgd.gov.pl; 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w związku z realizacją obowiązku prawnego ciążącego na administratorze (art. 6 ust. 1 lit c) oraz wykonywaniem przez administratora zadań realizowanych w interesie publicznym lub sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust. 1 lit e) na podstawie: Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego; 4) odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa oraz podmioty, które przetwarzają dane na zlecenie administratora tj. dostawcy usług IT; 5) Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą do chwili realizacji zadania, do którego zostały zebrane a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. 2018 r. poz. 217 ze zm.); 6) posiada Pani/Pan prawo żądania od administratora dostępu do danych osobowych oraz uzyskania ich kopii, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania; 7) ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych; 8) podanie danych osobowych w zakresie wymaganym ww. ustawodawstwem jest obligatoryjne, brak podania danych uniemożliwi załatwienie Pani/Pana sprawy.

10.22. Załącznik nr 10.22



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.410.43.2023.JP.1
ePUAP

Gdańsk, dnia 03 10.2023 r.

**Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot**

Na podstawie art. 54 ust. 1, w związku z art. 46 ust. 1 pkt 2, art. 57 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), dalej ustawa o.o.s., po zapoznaniu się z wnioskiem Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot znak KW/08.2023/25/MJ z dnia 17.08.2023 r. (data wpływu 25.08.2023 r.), uzupełnionym pismem znak KW/09.2023/21/MJ z dnia 21.09.2023 r. (data wpływu 21.09.2023 r.) w sprawie zaopiniowania projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot” wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko, a także z przedłożonymi dokumentami:

- projektem dokumentu pn. „**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot**”, zwanym dalej „**SUMP OMGGS**”, oprac. przez zespół autorów pod kier. p. Łukasza Pancewicza, A2P2 architecture&planning z siedzibą w Gdańsku oraz Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie wraz z uzupełnieniem z dnia 21.09.2023 r.;
- prognozą oddziaływania na środowisko projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot”, oprac. przez zespół autorów pod kier. mgr Miłosza Marciniaka, Biuro Projektów Ekologicznych „Eko-MM” z siedzibą w Gdańsku, Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz A2P2 architecture&planning z siedzibą w Gdańsku, Gdańsk, 14.08.2023 r., zwana dalej „Prognozą”;

opiniuję w zakresie ochrony środowiska ww. projekt SUMP OMGGS wraz z prognozą oddziaływania na środowisko z następującymi uwagami:

I. w ramach „Prognozy”:

1. uaktualnić publikator ustawy o.o.s. zawarty w prognozie oraz oświadczeniu autora prognozy;
2. w tabeli na str.125-142 prognozy uzupełnić kolumnę „Nazwa” o kody obszarów Natura 2000.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wyznacza kierunki i cele rozwojowe oraz działania, które mają charakter

inwestycyjny oraz organizacyjny, edukacyjny i promocyjny w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności oraz systemu transportowego.

SUMP OMGGS będzie podstawą do opracowania dokumentów sektorowych, wieloletnich planów inwestycyjnych, strategii rozwoju itd. Realizacja projektów infrastrukturalnych wskazywanych w SUMP OMGGS nie będzie bezpośrednim następstwem omawianego dokumentu. Projekty te będą realizowane na podstawie odrębnych opracowań – koncepcji, dokumentacji projektowej itp.

Dla projektów realizowanych na bazie SUMP OMGGS, dla których konieczne będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i zostanie odnotowane negatywne oddziaływanie na obszary i obiekty chronione, pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt czy wpłynięcie negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 należy podjąć odpowiednie rozwiązania projektowe w celu zniwelowania niekorzystnych efektów zaplanowanych inwestycji. Rozwiązaniem alternatywnym w takiej sytuacji będzie oddalenie inwestycji od granic obszaru lub lokalizacji obiektu objętego ochroną, przeprowadzenie wyznaczonego zakresu działań kompensacyjnych wskazanych przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a w ostateczności brak realizacji inwestycji.

Reasumując nie prognozuje się znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko w wyniku przyjęcia dokumentu. Strategia nie przyczyni się do poważnych zmian w środowisku, jeżeli zostaną zrealizowane wskazania w niej zawarte oraz przepisy odrębne, dotyczące ochrony przyrody.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Justyna Tchórzewska

Otrzymują:

- 1) Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk;
2. Aa

Sprawę prowadzi: Justyna Powaczyńska, tel. 58 6836851

10.23. Załącznik nr 10.23



POMORSKI PAŃSTWOWY
WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY

Gdańsk, dnia 05.09.2023 r.

ONS.9022.3.7.2023.WR

OPINIA

Na podstawie art. 3 pkt 1, art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 338), art. 46 i 58 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) – Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia - Sopot, znak: KW/08.2023/28/MJ z dnia 17.08.2023 r. (wpływ 22.08.2023 r.) w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”, po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją:

1. Projektem „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”,
2. Prognozą oddziaływania na środowisko projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot (SUMP OMGGS)”, opracowanie: Biuro Projektów Ekologicznych "Eko-MM" Gdańsk, Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., Warszawa, A2P2 architecture&planning, Gdańsk – 14 sierpnia 2023 r.

opiniuje

projekt dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot” – bez uwag.

Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP - ang. Sustainable Urban Mobility Plan) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) to dokument strategiczny wyznaczający kierunki rozwoju transportu i mobilności w perspektywie do 2040 roku w gminach i powiatach tworzących OMGGS. Do jego sporządzenia przystąpiły wszystkie samorządy tworzące Obszar Metropolitalny, czyli 51 gmin i 8 powiatów (obejmuje powierzchnię 7044 km², tj. ok. 38% powierzchni województwa oraz zamieszkuje go ok. 1,6 mln mieszkańców, tj. ok. 68 % ludności województwa).

Głównym założeniem wypracowanym w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wizja, według której Obszar Metropolitalny będzie zieloną, przyjazną i bezpieczną przestrzenią dla wszystkich mieszkańców. Wszystkie zaproponowane działania przekładają się na osiągnięcie celu głównego, czyli redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz celów strategicznych, związanych m.in. z bezpieczeństwem uczestników ruchu, czy też udziałem transportu zbiorowego w ogóle podróży.

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
80-211 Gdańsk, ul. Dębinki 4
tel. centrala: 58 776 32 00, fax. 58 776 32 02,
www.gov.pl/wsse-gdansk, e-mail: poczta@wsse.gda.pl

Proponowane działania zostały podzielone na 6 obszarów (obszary priorytetowe):

1. transport publiczny i punkty przesiadkowe,
2. piesi i rowerzyści,
3. ruch zmotoryzowany,
4. dialog z mieszkańcami i cyfryzacja,
5. współpraca,
6. planowanie przestrzenne.

W każdym obszarze znajdują się cele (cele operacyjne) oraz działania, które je realizują. Działaniom przypisano podmioty odpowiedzialne za ich realizację, potencjalnych partnerów ich realizacji, horyzont czasowy, ale też szczegółowy opis ich wykonania. Dodatkowo w SUMP OMGGS wyznaczono pakiety działań. Pakiety zbierają działania, które realizowane w różnych obszarach wzajemnie się uzupełniają i prowadzą do osiągnięcia lepszych efektów. Przykładowo budowa węzłów przesiadkowych, doprowadzenie do nich linii autobusowych, tras rowerowych i pieszych, budowa w ich obrębie parkingów P+R, a także lokalizacja nowej zabudowy przy węzłach przesiadkowych będą wspólnie sprzyjały wzrostowi dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego. Działania te realizowane są jednak w różnych obszarach: współpracy, planowania przestrzennego czy też transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych.

Każde z zaproponowanych w dokumencie SUMP działań będzie miało pozytywny wpływ na ludzi. Korzystne oddziaływanie przede wszystkim wiąże się z poszerzeniem oferty transportu zbiorowego oraz rozbudowy infrastruktury służącej zarówno do codziennych przemieszczeń mieszkańców, w tym aktywnej mobilności, uporządkowanym rozwoju przestrzennego, zwiększaniem bezpieczeństwa uczestników ruchu jak i usprawnienia funkcjonowania logistyki w OMGGS przy jednoczesnym utrzymaniu potencjału gospodarczego metropolii. Realizacja tych działań przyczyni się do wzrostu komfortu codziennych przemieszczeń, wzrostu dostępności istotnych generatorów ruchu w OMGGS oraz zwiększeniu udziału podróży środkami zrównoważonego transportu.

Zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko projektu dokumentu – w wyniku realizacji zapisów projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot (SUMP OMGGS)” nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi.

Zastępca Pomorskiego
Państwowego Wojewódzkiego
Inspektora Sanitarnego
Anna Obuchowska

Otrzymuje (za potwierdzeniem odbioru):

1. Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot
ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk

Do wiadomości:

1. aa

10.24. Załącznik nr 10.24



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

INZ1.9202.124.2023.AD
EZD: INZ1.9202.111.2023.AD
za dowodem doręczenia

Gdynia, 18.09.2023 r.

Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot
Wpłynęło: 15.09.2023
Podpis: [Podpis]
18.09.2023 11:30

Obszar Metropolitalny
Gdańsk- Gdynia- Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk

Dotyczy: opinii dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* wraz z załącznikami oraz prognozą oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu

Działając zgodnie z wymogami określonymi art. 54 ust. 1 w związku z art. 57 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zmian.) zwanej dalej „ustawą oos” oraz z art. 42 ust. 2 pkt. 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2023 r. poz. 960) , w odpowiedzi na pismo z dnia 17go sierpnia 2023 r. znak KW/08.2023/26/MJ

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni opiniuje pozytywnie

projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* wraz z załącznikami oraz prognozą oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu z uwagami:

1. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. wskazał, że „*Prognoza oddziaływania na środowisko powinna określać wpływ realizacji zapisów projektu (...) na strefę brzegową*”. W dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko brakuje informacji w ww. zakresie.
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. wskazał, że „*W przypadku zdiagnozowania potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko morskie, mogących być rezultatem realizacji projektu procedowanego dokumentu, należy określić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie tych oddziaływań*”. W dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko brakuje informacji w ww. zakresie.
3. W prognozie oddziaływania na środowisko, *Rozdziale 3.8. Formy ochrony przyrody w obszarze oddziaływania SUMP, Tabeli 21. Charakterystyka obszarów Natura 2000, nie został uwzględniony obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005*. Powyższe należy uzupełnić. Obszary Natura 2000: Zatoka Pucka PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 należy nanieść na *Rysunek 8. Obszary Natura 2000*.

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia ☎ (058) 355 3435
fax: (058) 661 66 97

Zgodnie z zapisami projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* transport wodny w Zatoce Gdańskiej i Puckiej ma być dopełnieniem układu komunikacyjnego. Obszar Zatoki Puckiej oraz Zatoki Gdańskiej zlokalizowany jest w Obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka PLB220005 został wyznaczony dla ochrony gatunków z art. 4 dyrektywy Rady 2009/147/WE. Zgodnie z SDF zagrożeniami dla ww. obszaru są m.in.: szlaki żeglugowe, żeglarstwo, infrastruktura sportowa i rekreacyjna. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 są siedliska przyrodnicze m.in.: duże, płytkie zatoki (kod 1160) oraz kizdina na brzegu morskim (kod 1210), a także gatunki m.in.: foka szara *Halichoerus grypus*, morświn *Phocoena phocoena*. Zgodnie z SDF zagrożeniami dla obszaru Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 są m.in.: sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, obszary portowe, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, nadmierne użytkowanie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. wskazał, że „*Prognoza oddziaływania na środowisko powinna określać wpływ realizacji zapisów projektu (...) na stan siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których wyznaczono morskie obszary Natura 2000, a także na integralność i spójność tych obszarów*”. W dokumencie prognozy oddziaływania na środowisko brakuje informacji w ww. zakresie (brak informacji o wpływie zapisów Planu na obszary i obiekty podlegające ochronie przyrody, w tym na obszary Natura 2000 w Rozdziale 8.3. *Oddziaływanie na gatunki flory, fauny i siedliska, obszary i obiekty podlegające ochronie przyrody oraz wody powierzchniowe i podziemne*; nie uzupełniona kolumna *Cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 w Tabeli 31. Matryca oddziaływania*.)

Uzasadnienie

Pan Krzysztof Perycz-Szczepański Zastępca Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot pismem z dnia 17go sierpnia 2023 r. znak KW/08.2023/26/MJ wystąpił do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o opinię dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* wraz z załącznikami oraz prognozą oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Zgodnie z wymogami zawartymi w art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś projektów „*polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*” wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania. Zgodnie z zapisami art. 57 ust. 2 ustawy o oś, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest dyrektor urzędu morskiego.

Zgodnie z zapisami projektu *Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*:

- Dla Pakietu 1, w celu operacyjnym nr 1.4 *Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego* zostało określone działanie nr 1.4.3 które polegać będzie na powiązaniu systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego. Plan przewiduje, że: „*Dopełnieniem układu komunikacyjnego będzie transport wodny w Zatoce Gdańskiej i Puckiej. Zostaną utworzone mini węzły przesiadkowe, a transport wodny zostanie włączony do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej. Transport wodny będzie szczególnie ważny*

w kontekście organizacji ruchu turystycznego na Półwyspie Helskim, odciążając częściowo transport drogowy i kolejowy. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od możliwości finansowych gmin, konieczne stanie się zatem uwzględnienie możliwości organizacji go także w formule przewozów prywatnych. Preferowane będzie wykorzystanie jednostek zeroemisyjnych, ponadto do kluczowych przystanków transportu wodnego zostaną doprowadzone linie autobusowe”.

- Dla Pakietu 2, w celu operacyjnym nr 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego zostało określone działanie nr 1.4.1 które polegać będzie na uruchomieniu sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS. Plan przewiduje, że: „Samorządy podejmą współpracę na rzecz przeprowadzenia analiz, warunkujących uruchomienie transportu wodnego obsługującego pas wybrzeża oraz miejscowości Zatoki Gdańskiej i Puckiej”.
- Dla Pakietu 3, w celu operacyjnym nr 1.4 Transport wodny zostało określone działanie nr 1.4.2, które polegać będzie na budowie i modernizacji przystanków transportu wodnego. Plan przewiduje, że transport wodny może stanowić uzupełnienie oferty węzłów przesiadkowych w zakresie komunikacji zbiorowej (zwłaszcza w strefie wybrzeża czy na terenie powiatu puckiego i gminy Puck).
- Dla Pakietu 4, w celu operacyjnym nr 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego został określone działanie nr 3.4.3, które polegać będzie na realizacji inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS.
- Zgodnie z zapisami dokumentacji Fiszek dla gmin należy m.in. dążyć do uruchomienia sezonowego transportu wodnego łączącego miasta OMGGS, wybudować nowe oraz zmodernizować istniejące przystanki transportu wodnego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ.9202.15.2023.ASW z dnia 20 lutego 2023 r. uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko i wskazał m.in., że „Prognoza oddziaływania na środowisko powinna określać wpływ realizacji zapisów projektu Programu na środowisko morskie, w tym na strefę brzegową i wartości przyrodnicze, z uwzględnieniem wpływu na stan siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których wyznaczono morskie obszary Natura 2000, a także na integralność i spójność tych obszarów (...)” oraz „W przypadku zdiagnozowania potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko morskie, mogących być rezultatem realizacji projektu procedowanego dokumentu, należy określić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie tych oddziaływań”.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wraz z załącznikami opiniuje bez uwag. Projekt prognozy oddziaływania na środowisko opiniuje pozytywnie z uwagami przedstawionymi w sentencji niniejszego pisma i jednocześnie zwraca uwagę na poniższe:

1. Zgodnie z zapisami na str. 79 „Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie pomorskim jest emisja antropogeniczna. Jest ona związana ze źródłami punktowymi, pochodzącymi z zakładów przemysłowych, głównie z procesów spalania paliw w celach energetycznych oraz procesów technologicznych, ze źródłem liniowym związanym z transportem drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym, a także ze źródłem powierzchniowym, związanym z sektorem komunalno-bytowym”. W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono oddziaływania na powietrze. Biorąc pod uwagę powyższe, zasadnym jest ponowne przeanalizowanie oddziaływania i zapisów tabeli 31.

2. Zgodnie z zapisami na str. 223 „*Niektóre z przewidzianych w dokumencie SUMP działań będą wpływały negatywnie na gatunki flory, fauny oraz wody powierzchniowe i podziemne. Należą do nich (...) budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego*”. W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono negatywnego oddziaływania na gatunki flory, fauny. W działaniu 1.4.1 Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGs nie uwzględniono także negatywnego oddziaływania na wody. Biorąc pod uwagę powyższe, zasadnym jest ponowne przeanalizowanie oddziaływania i zapisów Tabeli 31.
3. Zgodnie z zapisami na str. 225 „*Działania, które negatywnie będą oddziaływały na zasoby glebowe wiążą się z pracami budowlanymi. O ile ogólne przekształcenie litosfery będzie lokalnie stale wpływać na zasoby glebowe, to negatywny wpływ będzie jednak krótkotrwały i bezpośrednio związany z procesem budowlanym*.” Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego zostały wymienione jako działania inwestycyjne, które mogą mieć lokalny wpływ na gleby i zasoby powierzchni ziemi. W Rozdziale 8 Szczegółowa ocena możliwości oddziaływania zapisów Planu na środowisko, Tabeli 31. Matryca oddziaływania, w żadnym z projektowanych działań związanych z transportem wodnym nie uwzględniono negatywnego oddziaływania na zasoby powierzchni ziemi – w ww. tabeli brakuje odpowiedniej kategorii.



Signed by /
Podpisano przez:
Anna Marzena
Stelmazyk-
Świerczyńska
Urząd Morski w Gdyni
Date / Data:
2023-09-19 12:46

Otrzymują:

- 1) Adresat
- 2) INZ a/a

Do wiadomości:

1. IOW
2. IOŚ

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04 05 2016) informujemy, iż:

1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia, 2) kontakt z Inspektorem Ochrony Danych: Artur Bojarski – iod@umgd.gov.pl, 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w związku z realizacją obowiązku prawnego ciążyącego na administratorze (art. 6 ust 1 lit c) oraz wykonywaniem przez administratora zadań realizowanych w interesie publicznym lub sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust 1 lit e) na podstawie Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, 4) odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa oraz podmioty, które przetwarzają dane na zlecenie administratora tj. dostawcy usług IT, 5) Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą do chwili realizacji zadania, do którego zostały zebrane a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. 2018 r. poz. 217 ze zni.), 6) posiada Pani/Pan prawo żądania od administratora dostępu do danych osobowych oraz uzyskania ich kopii, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, 7) ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych; 8) podanie danych osobowych w zakresie wymaganych ww. ustawodawstwem jest obligatoryjne, brak podania danych uniemożliwi załatwienie Pani/Pana sprawy.

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia ☎ 58 355 3435
fax: 58 661 66 97



Raport z podpisania dokumentu

INFORMACJE O DOKUMENCIE:	
Nazwa pliku	INZ.9202.124.2023.AD_opinia DUM_[17384e521fdb7cf4d118517e737590830].pdf
Data wykonania podpisu	2023-09-19 12:46:57

SZCZEGÓŁY PODPISU:

Dokument "INZ.9202.124.2023.AD_opinia DUM_[17384e521fdb7cf4d118517e737590830].pdf" został podpisany przez Anna Marzena Stelmaszyk-Świerczyńska certyfikatem kwalifikowanym o numerze seryjnym 615627586516658712976782391987552923011032606982 wydanym przez organizationIdentifier=VATPL-5260300517,CN=COPE SZAFIR - Kwalifikowany,O=Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A.,C=PL, w dniu 2023-09-19 12:46:57.

10.25. Załącznik nr 10.25



POMORSKI PAŃSTWOWY
WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY

Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot
Wpłynęło 9.10.2023
Podpis: Maciej Merkiś
12.10.2023/166

ONS.9022.3.7.2023.WR.1

Gdańsk, dnia 02.10.2023 r.

Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot

ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk

dot. opinii dotyczącej projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”.

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w odpowiedzi na pismo Dyrektora Biura Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia - Sopot, znak: KW/09.2023/22/MJ z dnia 21.09.2023 r. (wpływ 22.09.2023 r.) w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”, po zapoznaniu się z uzupełnieniem dokumentacji, uprzejmie informuje, że podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w opinii znak: ONS.9022.3.7.2023.WR z dnia 05.09.2023 r.

Uzupełnienie stanowią uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji, które nie wpływają w istotny sposób na projekt dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot” (SUMP OMGGG) a wszystkie wprowadzone na ich podstawie zmiany wpisują się w dotychczas proponowane działania i ich zakres. Część uwag ma charakter redakcyjny lub odnosi się do podkładu mapowego stanowiącego jedynie tło dla planowanych w ramach SUMP OMGGG działań.

Do wiadomości:

1. aa

Pomorski Państwowy
Wojewódzki Inspektor Sanitarny
Maciej Merkiś

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
80-211 Gdańsk, ul. Dębinki 4
tel. centrala: 58 776 32 00, fax. 58 776 32 02,
www.gov.pl/wsse-gdansk , e-mail: wsse.gdansk@sanepid.gov.pl

10.26. Załącznik nr 10.26



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

INZ1.9202.124.2.2023.AD
EZD: INZ1.9202.111.2023.AD
za dowodem doręczenia

Gdynia, 26.09.2023 r.

**Obszar Metropolitalny
Gdańsk- Gdynia- Sopot**
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk

Dotyczy: opinii dla projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* wraz z załącznikami oraz prognozą oddziaływania na środowisko opracowanej dla ww. dokumentu.

Odpowiadając na pismo KW/09.2023/23/MJ z dnia 21ego września 2023 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni informuje, iż podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w piśmie znak: INZ1.9202.124.2023.AD z dnia 18ego września 2023 r. i nie wnosi uwag do zmian w projekcie *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*, wynikających z procesu konsultacji społecznych. Wprowadzone zmiany nie wpływają w istotny sposób na projekt dokumentu i wpisują się w dotychczas proponowane działania i ich zakres.

Zap. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO GDYNI
mgr inż. Anna Stepiaszyńska-Pręczyńska
Zastępca Dyrektora ds. technicznych

Otrzymują:

1. Adresat
2. INZ a/a

Do wiadomości:

1. IOW
2. IOS

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016) informujemy, iż:
1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia; 2) kontakt z Inspektorem Ochrony Danych: Artur Bojarski – iod@umgdy.gov.pl; 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w związku z realizacją obowiązku prawnego ciążącego na administracji (art. 6 ust. 1 lit. c) oraz wykonywaniem przez administratora zadań realizowanych w interesie publicznym lub sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust. 1 lit. e) na podstawie: Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego; 4) odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa oraz podmioty, które przetwarzają dane na zlecenie administratora tj. dostawcy usług IT; 5) Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą do chwili realizacji zadania, do którego zostały zebrane a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. 2018 r. poz. 217 ze zm.); 6) posiada Pani/Pan prawo zgłoszenia od administratora dostępu do danych osobowych oraz uzyskania ich kopii, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania; 7) ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych; 8) podanie danych osobowych w zakresie wymaganym ww. ustawodawstwem jest obowiązkowe, brak podania danych uniemożliwi załatwienie Pani/Pana sprawy

ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia ☎ (058) 355 3435
fax: (058) 661 66 97