

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
1	PKP PLK	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	11	obejmować inwestycje w korytarzach sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T; w tym zakresie: -> uwzględniono wszystkie planowane inwestycje TEN-T w korytarzu sieci bazowej i poza nią, w szczególności w zakresie drogi ekspresowej S6, linii kolejowych nr 131, nr 201, nr 202, nr 203 do Łęgu oraz powiązania z węzłami sieci TEN-T (portami morskimi w Gdańsku i w Gdyni oraz miasta węzłowego Gdańsk);	Propozycja zapisu: - obejmować inwestycje w korytarzach sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T; w tym zakresie: -> uwzględniono wszystkie planowane inwestycje TEN-T w korytarzu sieci bazowej i poza nią, w szczególności w zakresie drogi ekspresowej S6, linii kolejowych nr 131, nr 201, nr 202, nr 203 do Łęgu oraz powiązania z węzłami sieci TEN-T (portami morskimi w Gdańsku i w Gdyni oraz miasta węzłowego Gdańsk);	Pominięto linię kolejową nr 203 do Łęgu	UWZGLĘDNIONA	
2	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	11	Kryteria warunku podstawowego dla RPT (...) być spójny z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu; w tym zakresie, w tym zakresie:	Usunąć powtórzenie zwrotu "w tym zakresie:"	Zmiana redakcyjna	UWZGLĘDNIONA	
3	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	11	(...) określono działania, w tym inwestycje oraz kryteria interwencji publicznej uwzględniające potrzeby odchodzenia od paliw kopalnych zgodnie z Krajowym Planem Energii i Klimatu;	(...) określono działania, w tym inwestycje oraz kryteria interwencji publicznej uwzględniające potrzeby odchodzenia od paliw kopalnych zgodnie z Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030;	Zmieniono na właściwy zapis nazwy dokumentu. Użycie różnych określeń dla KPEIK może wprowadzać odbiorcę w błąd, sugerując, że są to odrębne dokumenty. Powinna zachodzić spójność pod względem nazewnictwa w całym dokumencie.	UWZGLĘDNIONA	
4	UM Gdynia	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Analiza SWOT – słabe strony	Brak drogi strategicznej („Czerwonej”) dojazdu/wyjazdu z obszaru portu Gdynia i terenów przyległych, w tym zbyt mała przepustowość drogi dojazdowej i wyjazdowej z nowej przystani promowej w Gdyni.	Ryzyko przeniesienie/wzrostu ruchu samochodowego (osobowego i ciężarowego) przez centrum Gdyni	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Wzrost ruchu ciężarowego przez centrum miasta nie jest możliwy. Nie ma więc zagrożenia dla ruchu w mieście. Brak rozwoju infrastruktury może jednak skutkować ograniczeniami rozwoju i funkcjonowania Portu. W związku z tym dodano w SWOT w zagrożeniach stosowany zapis o opóźnieniach związanych z przystosowaniem infrastruktury do ruchu z/do Portu.
5	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1	niewystarczająca infrastruktura dla pieszych	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie infrastruktury ruchu pieszego jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
6	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niska spójność infrastruktury dla pieszych	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie infrastruktury ruchu pieszego jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
7	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	brak nowych usług transportowych, np. usług na żądanie w wykluczonych transportowo obszarach peryferyjnych	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	UWZGLĘDNIONA	
8	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niewystarczające wykorzystanie rozwiązań inżynierskich spowalniających indywidualny ruch samochodowy (azyje)	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
9	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niewystarczające oświetlenie w otoczeniu przystanków transportu zbiorowego i na trasach dojazdu do przystanków	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
10	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	nieprzestrzeganie przepisów przez uczestników ruchu drogowego	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
11	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niska integracja węzłów przesiadkowych	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	Niezrozumiały zapis dotyczący integracji. Zagadnienia te powinny być również rozpatrywane na poziomie SUMP
12	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	brak lub nieczytelne i niespójne oznakowanie przejść dla pieszych, tras tymczasowych	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie infrastruktury ruchu pieszego jest zbyt lokalne. Skala wyzwania jest znacząca, ale zagadnienia te powinny być rozpatrywane na poziomie SUMP
13	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niska liczba parkingów przesiadkowych Park&Ride	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	UWZGLĘDNIONA	
14	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niewystarczająca możliwość łączenia różnych środków transportu	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	Niezrozumiały zapis dotyczący integracji. Zagadnienia te powinny być również rozpatrywane na poziomie SUMP
15	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Tab. 1, słabe strony	niewystarczająca liczba rozwiązań nadających priorytet dla transportu zbiorowego	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	UWZGLĘDNIONA	
16	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	Infrastruktura wodna: Dwa porty morskie o znaczeniu strategicznym (Gdańsk, Gdynia) należące do sieci TEN-T, 9 portów morskich regionalnych	Dwa porty morskie o znaczeniu strategicznym (Gdańsk, Gdynia) należące do sieci TEN-T, 9 portów morskich regionalnych 4 porty morskie regionalne	Zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów „Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” - „PRPPM2030”, w woj. pomorskim znajdują się 4 porty regionalne, tj. Ustka, Władysławowo, Hel, Łeba. Oprócz nich znajdują się porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, porty lokalne oraz przystanie morskie. W związku z powyższym, zgłoszona zostaje propozycja korekty zapisów poprzez odniesienie w treści do 4 portów regionalnych (a nie 9, jak wskazano w przekazanym do konsultacji projekcie).	UWZGLĘDNIONA	
17	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	22	Tab. 1, słabe strony, Zbyt mały udział taboru autobusowego	Zbyt mały udział taboru autobusowego bezemisijnego lub spełniającego normę Euro VI*	Opis wymaga uzupełnienia	UWZGLĘDNIONA	
18	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	23	Tab. 1, słabe strony, organizacja przewozów, Brak struktur i form zintegrowanego zarządzania transportem zbiorowym w obszarze metropolitalnym i województwie dostosowanych do wielkości zadań	Brak struktur+ form zintegrowanego zarządzania transportem zbiorowym w obszarze metropolitalnym i województwie dostosowanych do wielkości zadań	W Obszarze Metropolitalnym strukturę integrującą stanowi MZKZG.	UWZGLĘDNIONA	
19	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	24	Analiza SWOT - Zagrożenia	Wśród zagrożeń brakuje obniżenia dochodów własnych Jst wskutek zmian w podatkach, wprowadzanych przez władze państwowe, w tym w ramach tzw. Polskiego Ładu.		CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Zagrożenie zostało uwzględnione bez pośredniego odwoływania się do Polskiego Ładu
20	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	24	Tab. 1, słabe strony	utrzymujący się trend wzrostowy wskaźnika motoryzacji indywidualnej	Według informacji podawanych przez Eurostat Polska wyróżnia się już bardzo wysokim poziomem wskaźnika motoryzacji, we wszystkich województwach występuje ponad 600 samochodów na 1000 mieszkańców.	NIEUWZGLĘDNIONA	Jest taki zapis w RPS
21	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	24	Tab. 1, słabe strony	duży udział pojazdów o wysokiej emisji spalin	Samochody osobowe są głównym źródłem zanieczyszczeń, odpowiadając za 60,7% wszystkich emisji CO ₂ z transportu drogowego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Jest taki zapis w RPS

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
22	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	24	Tab. 2 Zagrożenia; Znaczne opóźnienia w realizacji inwestycji w ramach sieci TEN-T bazowej i kompleksowej, w tym ograniczających konkurencyjność portów morskich	Usunąć zapis	Nie identyfikuje się opóźnień w realizacji sieci TEN-T w sektorze portowo-morskim w Polsce - co sugeruje zapis. Jest on niezgodny ze stanem faktycznym.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis w analizie SWOT został zamieszczony w części identyfikującej zagrożenia. Mają one charakter potencjalny i nie definiują stanu faktycznego. Jednocześnie zauważalne są znaczne przesunięcia w terminie rozpoczęcia inwestycji w zakresie linii kolejowych (np. 201, 202) stanowiących elementy sieci TEN-T.
23	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	25	Tab. 1, zagrożenia	niewystarczający poziom niskokosztowych rozwiązań inwestycyjnych opartych na przyrodzie (nature based solutions) umożliwiających adaptację do zmian klimatycznych	Nature-based solutions definiowane są jako rozwiązania oparte i inspirowane naturą (przyrodą), które są opłacalne (wydajne ekonomicznie), dostarczają równocześnie korzyści natury ekologicznej, ekonomicznej i społecznej, a także wspierają adaptację do zmian klimatu. Rozwiązania te wprowadzają do miast i innych obszarów lądowych i wodnych zagospodarowanych przez człowieka, elementy i procesy występujące w naturze i w krajobrazie nieprzekształconym, poprzez działania systemowe, zaadaptowane do warunków lokalnych i efektywne pod względem korzystania z zasobów.	UWZGLĘDNIONA	
24	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	25	Tab. 1, zagrożenia, Wzrost kosztów inwestycji wraz z potrzebą adaptacji do zmian klimatycznych	Wzrost kosztów inwestycji wraz z potrzebą adaptacji do zmian klimatu ze względu na niepewną sytuację gospodarczo-ekonomiczną i dynamiczny wzrost cen	Rozwiązania NBS stanowią ekonomiczną i dostosowaną do lokalnych potrzeb odpowiedź na wiele współczesnych problemów dotyczących środowiska, kwestii społecznych i gospodarki, natomiast dynamiczny wzrost kosztów inwestycji jest nieunikniony ze względu na wysoką inflację, efekt problemów z dostawami oraz drożącym prądem i materiałami.	UWZGLĘDNIONA	
25	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	25	Tab. 1, zagrożenia	Dynamiczny wzrost kosztów usług transportowych	Dynamiczny wzrost kosztów usług transportowych spowodowany niepewną sytuacją gospodarczo-ekonomiczną.	UWZGLĘDNIONA	
26	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	25	Tab. 1, zagrożenia	Generowanie dodatkowych kosztów społecznych, gospodarczych i środowiskowych w długim okresie ze względu na niewystarczające wykorzystanie rozwiązań adaptujących do zmian klimatu na etapie realizacji inwestycji	Wraz z wyższym poziomem świadomości ekologicznej rezygnuje się ze szkodliwych dla środowiska rozwiązań już na etapie inwestycyjnym. Wykorzystanie rozwiązań proekologicznych na wcześniejszych etapach wpływa na oszczędności w długim okresie.	UWZGLĘDNIONA	
27	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	25	Tab. 1, zagrożenia	niewystarczające wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury i w efekcie niskie ograniczenie skutków zmian klimatycznych	Intensywny rozwój wielu polskich miast wywiera coraz silniejszy wpływ na środowisko nieurbanizowane. Jednocześnie miasta i ich mieszkańcy stają przed rosnącą skalą wyzwań, takich jak zanieczyszczenie powietrza, występowanie miejskiej wyspy ciepła, nadmiar lub niedobór wody, utrata naturalnych siedlisk czy rozwarstwienie społeczne. Wprowadzając elementy błękitno-zielonej infrastruktury, miasta mogą przyczynić się do ograniczenia skutków zmian klimatu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych, osiągając jednocześnie liczne korzyści społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Pomimo znaczącego potencjału, błękitno-zielona infrastruktura jest wciąż niedostatecznie wykorzystana w polskich warunkach i, co za tym idzie, pozostaje w niewielkim stopniu wykorzystana jako środek przeciwdziałania skutkom zmian klimatu.	NIEUWZGLĘDNIONA	zagadnienie te są ujęte przekrojowo w dokumencie, jednak właściwym poziomem ich ujęcia i rozwinięcia są SUMPY
28	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	33	2.3. Wiza rozwoju systemu transportowego Dostępny, spójny i sprawny system transportowy regionu, oferujący bezpieczne i niezawodne warunki mobilności pasażerskiej i towarowej, przyjmujący rozwiązania proekologiczne, w tym w zakresie zrównoważonej mobilności oraz efektywność jako podstawę rozwiązań służących zaspokojeniu potrzeb transportowych mobilności mieszkańców i turystów oraz zwiększeniu krajowej międzynarodowej konkurencyjności gospodarczej Pomorza, a także widocznego udziału w redukcji zmian klimatu	dostępny, spójny i zrównoważony system transportowy regionu, oferujący bezpieczne i niezawodne warunki mobilności pasażerskiej i towarowej , odpowiadający na potrzeby transportowe przejmujący oparty na rozwiązaniach proekologicznych, dający do neutralności klimatycznej oraz w tym w zakresie zrównoważonej mobilności oraz efektywności jako podstawę rozwiązań służących zaspokojeniu potrzeb transportowych i mobilności mieszkańców i turystów oraz zwiększeniu krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarczej Pomorza, a także widocznego udziału w redukcji zmian klimatu.	Uproszczenie zapisu	UWZGLĘDNIONA	
29	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	36	Tab. 4. Cel szczegółowy 1. Zrównoważona mobilność zbiorowa i aktywna	Zrównoważona mobilność zbiorowa i aktywna	Zrównoważona mobilność miejska to harmonijne łączenie, uzupełnianie i usprawnianie przemieszczania się pieszo, rowerem, mobilnością współdzieloną i transportem zbiorowym. Brak uzasadnienia na zastosowanie podziału na zrównoważoną mobilność zbiorową i aktywną.	NIEUWZGLĘDNIONA	Cel dotyczy mobilności w zakresie transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Pozostawiono to wyszczególnienie.
30	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	36	Tab. 4. Cel szczegółowy 3. Zrównoważona mobilność towarowa	zrównoważony system transportu towarów	Zastosowanie ogólnych zasad nazewnictwa.	NIEUWZGLĘDNIONA	System transportu towarów jest pojęciem szerszym niż dotyczy tego cel szczegółowy 3. Pozostawiono zapis bez zmian.
31	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	36	Tab. 4. Priorytet 1.1. Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i aktywności mobilnej	Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i aktywności mobilnej i mobilności aktywnej	Błąd w nazewnictwie	UWZGLĘDNIONA	
32	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	36	Tab. 4 Priorytet 2.2. Bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego	Bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego	Sprawność ruchu drogowego stanowi podstawowy element zarządzania ruchem drogowym, nie powinna stanowić celu działań.	NIEUWZGLĘDNIONA	Sprawność ruchu drogowego jest jednym z aspektów jakości usług. Celem uwzględnionym w Priorytecie jest poprawa zarówno bezpieczeństwa jak i sprawności (rozumianej między innymi jako niezawodność) ruchu drogowego.
33	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	36	Tab. 4. Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług mobilności pasażerskiej	Wysoka jakość usług mobilności pasażerskich i multimodalności	Uwzględnienie wykorzystywania w jednej podróży dwóch i więcej środków transportu.	NIEUWZGLĘDNIONA	Multimodalność jest jednym z aspektów jakości usług mobilności pasażerskiej. Zmiana zapisu zgodnie z propozycją spowodowałaby zawężenie zakresu Priorytetu
34	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Wskaźniki kontekstowe	W ocenie tzw. wskaźników kontekstowych (trudno znaleźć uzasadnienie dla tej nazwy), które de facto są wskaźnikami struktury systemu transportowego, budzi wątpliwości przyjęcie stabilizacji udziału transportu zbiorowego w podróżach na poziomie 41% i brak wyodrębnienia podsystemów, w których udział ten jest i powinien być zróżnicowany.		CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględniając obecny trend zmian zachowań transportowych, wyzwaniem będzie utrzymanie udziału podróży transportem zbiorowym na obecnym poziomie. Niemniej rzeczywiście można podjąć się wyzwania zwiększenia tego udziału nie tylko względem wariantu "0" w 2030 roku, ale również względem stanu istniejącego. Prognozy wykazują, że w wariantcie "A" jest możliwe uzyskanie udziału wynoszącego 42%. Skorygowano więc ten zapis na wartość 42%. W ramach monitoringu dla wskaźników dla których jest to zasadne (między innymi wspomniany wskaźnik) analiza bardziej szczegółowa (np. z podziałem na obszary, jednostki, systemy transportowe).
35	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Wskaźniki kontekstowe	Założenie utrzymania niezminionej wartości bazowej i docelowej jednego ze wskaźników kontekstowych, tj. udziału transportu zbiorowego w podróżach obywatelskich i fakultatywnych wydaje się niewystarczające – zwłaszcza w kontekście stwierdzenia, że jedną z podstawowych cech systemu transportowego województwa pomorskiego w perspektywie 2030 roku będzie zmniejszony udział indywidualnego transportu samochodowego w strukturze przewozów pasażerskich (wskazany na str. 33)		CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględniając obecny trend zmian zachowań transportowych, wyzwaniem będzie utrzymanie udziału podróży transportem zbiorowym na obecnym poziomie. Niemniej rzeczywiście można podjąć się wyzwania zwiększenia tego udziału nie tylko względem wariantu 0 w 2030 roku, ale również względem stanu istniejącego. Prognozy wykazują, że w wariantcie A jest możliwe uzyskanie udziału wynoszącego 42%. Skorygowano więc ten zapis na wartość 42%. Obecnie w obszarach pozamiejskich udział samochodów osiąga nawet 70%. W miastach jest to bardziej optymistyczne, jednak nawet w Gdarsku udział ten wynosi jedynie 44%.
36	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Wskaźniki kontekstowe	Dodanie wskaźnika kontekstowego „Udział transportu rowerowego w podróżach obywatelskich i fakultatywnych” z wartością docelową na poziomie 10%	Zwraca się uwagę, że pomimo uwzględnienia łącznie kwestii rozwoju transportu zbiorowego i mobilności aktywnej, brak jest odzwierciedlenia założeń planowanych działań we wskaźnikach kontekstowych. Aby działania na rzecz mobilności aktywnej nie pozostały jedynie na poziomie deklaracyjnym niezbędne jest ich ujęcie we wskaźniku oraz oszacowanie wartości docelowej na poziomie 10%, co stanowi odzwierciedlenie dokumentów strategicznych poszczególnych miast. Przyjmuje się założenie, że poziom 10% stanowi uśrednioną wartość, co znajduje potwierdzenie w zapisach na stronie 275.	UWZGLĘDNIONA	
37	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Cel szczegółowy 1. Oczekiwane efekty: uzyskanie standardowej czasowej dostępności transportem zbiorowym do stolicy powiatu,	zwiększenie dostępności transportem zbiorowym do stolicy powiatu	Brak informacji co oznacza standardowa dostępność czasowa, jaki jest standard do którego się dąży.	UWZGLĘDNIONA	
38	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Cel szczegółowy 1. Oczekiwane efekty: wzrost wykorzystania kolei w pasażerskich przewozach kolejowych	Wykreślić	Ten punkt zawiera się w punkcie pierwszym, tj. wzrost udziału publicznego transportu zbiorowego w obsłudze transportowej regionu	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Poprawiono nazwę wskaźnika. Celem jest zarówno zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach (ogółem) jak i transportu kolejowego w podróżach transportem zbiorowym.
39	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Wskaźniki kontekstowe Udział transportu zbiorowego w podróżach obywatelskich i fakultatywnych [%]	Udział transportu zbiorowego w podróżach obywatelskich i fakultatywnych [%]	Brak możliwości rozróżnienia podróży obywatelskich i fakultatywnych	UWZGLĘDNIONA	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOŚKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie	
40	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Wskaźniki kontekstowe Udział transportu zbiorowego w podróżach obowiązkowych i fakultatywnych [%] Wartość docelowa (2020) 41%	Wartość docelowa (2020) 60%	Aktualnie wartość docelowa jest taka sama jak wartość bazowa	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględniając obecny trend zmian zachowań transportowych, wyzwaniem będzie utrzymanie udziału podróży transportem zbiorowym na obecnym poziomie. Niemniej rzeczywście można podjąć się wyzwania zwiększenia tego udziału nie tylko względem wariantu 0 w 2030 roku, ale również względem stanu istniejącego. Prognozy wykazują, że w wariantcie A jest możliwe uzyskanie udziału wynoszącego 42%. Skorygowano więc ten zapis na wartość 42%. Wskazany przez autora komentarza udział 60% jest niemożliwy do uzyskania na naszym etapie rozwoju. Obecnie w obszarach pozamiejskich udział samochodów osiąga nawet 70%. W miastach jest to bardziej optymistyczne, jednak nawet w Gdańsku udział ten wynosi jedynie 44%.	
41	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	37	Cel szczegółowy 1. Oczekiwane efekty: spadek udziału podróży indywidualnym transportem samochodowym		Tak ustalony wskaźnik kontekstowy nie wskazuje zmiany na rzecz konkretnego, zrównoważonego środka transportu.	KOMENTARZ	Ten wskaźnik celowy nie wskazuje zmiany na rzecz konkretnego środka transportu, wskazuje jednak na ich grupę proekologiczną. Inne wskaźniki, jak np. udział transportu zbiorowego wskazują na konkretne rodzaje transportu. W tym wskaźniku wskazujemy, że nasze wszystkie działania promujące, prorowerowe, pro-TZ powinny dążyć do spadku udziału podróży transportem indywidualnym. W innym przypadku wzrost udziału w TZ mógłby być uzyskiwany np. kosztem rowerów.	
42	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.2. WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG MOBILNOŚCI PASAŻERSKIEJ Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego transportu samochodowego.	Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest z pewnością istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego transportu samochodowego, niekoniecznie jednak w bezpośredni sposób przyczynia się do wzrostu jego efektywności ekonomicznej. Wysoka jakość może być wręcz przyczyną obniżenia efektywności ekonomicznej transportu zbiorowego (co nie oznacza jednak, że nie powinno się jej podnosić – może być to konieczne w celu osiągnięcia innych korzyści).		UWZGLĘDNIONA		
43	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I AKTYWNOŚCI MOBILNEJ	Dodanie zapisów dotyczących stworzenia w regionie, a w szczególności na obszarze metropolitalnym Trójmiasta spójnej, bezpiecznej, wygodnej i atrakcyjnej sieci dróg rowerowych, która będzie stymulować wzrost udziału rowerów w modal split	Dodanie wskazanego zapisu dostosuje treść opisaną w priorytecie 1.1 „Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i aktywności mobilnej” pozwoli uściślić nazwę zapisu. W obecnym kształcie bowiem, pomimo wskazania na transport publiczny i mobilność aktywną przódno szukać odniesienia do konkretnych działań mających na celu zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w podróżach. Wskazać należy, że w kontekście wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19 konieczne jest nie tylko zapewnienie niskookupacyjnego, ale także bezpiecznego z punktu widzenia zachowania dystansu społecznego transportu. Rower stanowi jedyny środek transportu, który jednocześnie umożliwia zachowanie dystansu społecznego i nie powoduje znacznego obciążenia środowiskowego. Zasadność tego rodzaju działań pokazują przykłady miast zachodniej Europy, gdzie tworzenie dróg i pasów rowerowych było wskazywane wprost jako recepta na szerzenie się pandemii. Zaczynając konsultacje w dniu 5 lutego 2022 nasze stowarzyszenie miało zamiar oprócz argumentację o kwestie środowiskowej, bezpieczeństwa ruchu drogowego, odporności na pandemię, czy też wysokiej efektywności ekonomicznej budowy dróg rowerowych. Po 24 lutego do powyższych argumentów należy dodać fakt, że rower - jako jedyny środek transportu - nie wymaga importu ropy, gazu ani węgla. W tej chwili zdecydowana większość wszystkich trzech surowców energetycznych - wykorzystywanych zarówno przez transport samochodowy, jak i publiczny - jest importowana z Rosji, zaś dochody z eksportu rosyjskich surowców energetycznych zasilały rosyjski kompleks militarno-zbrojeniowy. Agresja Rosji na Ukrainę powinna uzmysłowić nam, że musimy jako państwo, czy samorządy robić wszystko, by uniezależnić się od rosyjskich dostaw. Budowa dróg rowerowych, które pozwolą mieszkańcom na bezpieczne i wygodne przemieszczanie się rowerem jest właśnie takim działaniem. Warto jednocześnie zwrócić uwagę na to, że Zgromadzenie Ogólne (ZO) Narodów Zjednoczonych przyjęło w dniu 15.03.2022 rezolucję o włączeniu roweru do systemu transportu publicznego. Rezolucja A/76/L.35 podkreśla m.in., że używany od dwóch stuleci rower jest prostym, niedrogim, niezawodnym i przyjaznym dla środowiska, środkiem transportu. Ułatwia dostęp do edukacji, opieki zdrowotnej i sportu. Pandemia koronawirusa zmieniła potrzeby i korzystanie z transportu. Skłoniła wiele miast do przemyslenia na nowo systemów transportowych, w których rowery odgrywają istotną rolę, oferując alternatywę ekonomiczną i nie zanieczyszczającą środowiska. Jest niezwykle istotne więc, by działania Samorządu Województwa Pomorskiego stanowiły element zmiany umożliwiającej wybór roweru jako środka transportu. Ponadto, należy pamiętać, że również Komisja Europejska prowadzi prace nad kolejnymi instrumentami finansowymi mającymi na celu wdrażanie zmian na rzecz efektywnej i zielonej mobilności. Kompleksowy i poprawnie przygotowany dokument strategiczny musi także przewidywać możliwość pozyskiwania środków na drogi rowerowe. W związku z powyższymi przesłankami, a także zgadzając się z zapisami RPT odnoszącymi się do odpowiedzi na wyzwania związane z potrzebą ochrony klimatu i przeciwdziałania zmianom klimatycznym a drugiej strony wynika z uwarunkowań funkcjonalnych związanych z wzrastającą kongestią, ograniczeniami możliwości rozwoju nowej infrastruktury transportu drogowego w obszarach centralnych miast, wnioskuję się o dodanie zapisów o konieczności budowy spójnej, bezpiecznej, wygodnej i atrakcyjnej sieci dróg rowerowych.		UWZGLĘDNIONA	
44	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest z jednej strony odpowiedzią na wyzwania związane z potrzebą ochrony klimatu i przeciwdziałania zmianom klimatycznym, a drugiej strony wynika z uwarunkowań funkcjonalnych związanych z wzrastającą kongestią, ograniczeniami możliwości rozwoju nowej infrastruktury transportu drogowego w obszarach centralnych miast oraz innymi niedogodnościami indywidualnej motoryzacji.	(...) związanych z wzrastającą kongestią, ograniczeniami możliwości rozwoju nowej infrastruktury transportu drogowego w obszarach centralnych miast oraz innymi niedogodnościami indywidualnej motoryzacji	Sugerowana zmiana w nazewnictwie.	UWZGLĘDNIONA		
45	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet. 1.1. Jest także czynnikiem kształtującym warunki integracji społecznej, wyrównywania szans rozwojowych i dostępu do określonych usług, zwłaszcza dla osób, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamężne).	Jest także czynnikiem kształtującym warunki integracji społecznej, wyrównywania szans rozwojowych, dostępu do określonych usług, zwłaszcza dla osób, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamężne)-powszechnie dostępny dla wszystkich użytkowników. Wyzwanie stanowi ciągły wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach, integracja transportu pomiędzy środkami transportu publicznego i zmiana zachowań komunikacyjnych na rzecz zrównoważonych środków transportu.	Sprawy transportu zbiorowego jest kluczowym czynnikiem dla zrównoważonego rozwoju regionalnego. Umożliwia aktywizację mieszkańców terenów o wysokim bezrobociu, daje dostęp do szkół zwiększających szansę na rynku pracy, dostęp do placówek medycznych, miejsc handlu i usług czy wreszcie instytucji publicznych i kultury, stanowi podstawę budowania zrównoważonego systemu transportu. Niezbędne jest dążenie do wzrostu udziału podróży odbywanych transportem zbiorowym, w celu budowania modelu transportu zrównoważonego i poprawy warunków podróżowania, zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń publiczną przez transport indywidualny (możliwa zmiana funkcji przestrzeni), przywracanie ciągłości transportowej funkcji ulic miejskich, poprawa jakości życia, obniżenie kosztów funkcjonowania systemu transportowego.	UWZGLĘDNIONA		
46	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.2.	- wzrost częstotliwości kursowania transportu zbiorowego - wzrost dostępności transportem zbiorowym - wzrost priorytetyzacji transportu zbiorowego	Uwzględnienie składowych ocen konkurencyjności transportu zbiorowego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapisy są zawarte w zapisie "zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego, w tym dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców w zakresie częstotliwości i liczby połączeń,"	
47	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.2. – zakupie taboru autobusowego publicznego transportu zbiorowego	„zakupie taboru autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego publicznego transportu zbiorowego	Brak uzasadnienia dla ograniczenia działania do taboru autobusowego.	UWZGLĘDNIONA		
48	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38	Priorytet 1.2. wymianie taboru pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej,	„wymianie zakupie taboru pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej”	Określenie „wymiana taboru” sugeruje, że nie przewiduje się zakupu taboru żegluga w celu tworzenia nowych połączeń wodnych.	UWZGLĘDNIONA		
49	Rada Seniorów w Pruszczu Gdańskim	27.02.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	38; 54 w wersji dostępnej;	zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego, w tym dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców w zakresie częstotliwości i liczby połączeń	DODAC: oraz zabezpieczenie godnych warunków oczekiwania na transport przez pasażerów z uwzględnieniem potrzeb seniorów i osób niepełnosprawnych	Potrzeby tych grup osób nie zostały wzięte pod uwagę przy przenoszeniu przystanków autobusowych linii dalekobieżnych spod hotelu CENTRALNEGO przy dworcze Gdańsk Główny na ul. Podwale Grodzkie. Z przystanków tych odjeżdżają niejednokrotnie osoby chore po wizytach u lekarzy specjalistów lub po zabiegach. Są to nieraz mieszkańcy wiosek, którzy po opuszczeniu środka transportu będą jeszcze musieli resztę drogi do domu pokonać pieszo. Tymczasem dla pasażerów z kilku przystanków autobusowych ustawiono jedną ławeczkę resztę pozostawiając w dawnym miejscu przed hotelem, co nie znajduje żadnego logicznego uzasadnienia.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano do zapisów kryterium kompleksowości inwestycji w ramach Działania 1.1.3 zapis „... w tym właściwe warunki użytkownikom transportu zbiorowego, z uwzględnieniem potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami”	
50	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	39	Cel szczegółowy 2, oczekiwane efekty, uzyskanie standardowej czasowej dostępności transportem indywidualnym do stolicy powiatu	Wykreslić	zwiększenie dostępności transportowej transportu zbiorowego	NIEUWZGLĘDNIONA	Cel dedykowany jest infrastrukturze transportu drogowego. Aspekty związane z transportem zbiorowym uwzględnione są w celu szczegółowym 1.	
51	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	39	Cel szczegółowy 2, oczekiwane efekty, zmniejszenie liczby ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego o 70%.	Zmniejszenie liczby ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu do 0	Polska WIZJA 0 Program GAMBIT 2005 - należy dążyć do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym, a realizacja wizji zero oznacza, że: • działania chroniące życie oraz zdrowie powinny być traktowane priorytetowo i stawiane ponad mobilnością i innymi celami transportu • system transportowy powinien wybaczać błędy użytkowników • ograniczanie liczby wypadków w transporcie jest obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu Możliwość realizacji Wizji Zero =>Przeprowadzone analizy potwierdzają, że możliwe jest osiągnięcie przez Polskę założeń Wizji Zero około roku 2050, ale pod warunkiem prowadzenia licznych działań ze szczególnym uwzględnieniem: ochrony pieszych, rozwoju systemu zarządzania prędkością, budową bezpiecznych dróg, zmiana kultury bezpieczeństwa itp..	NIEUWZGLĘDNIONA	W związku z tym, że osiągnięcie założeń Wizji 0 jest nierealne do 2030 roku, przyjęto założenia i wskaźniki, których osiągnięcie realnie wskazuje na właściwą tendencję dążenia do oczekiwanego poziomu brd w 2050 roku.	
52	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	39	Cel szczegółowy 2, oczekiwane efekty, – zmniejszenie obszarów o przekroczonej emisji hałasu z transportu zgodnie z Programami ochrony środowiska przed hałasem,	Zmniejszenie emisji hałasu z transportu na wszystkich obszarach zgodnie z Programami Ochrony Środowiska przed hałasem	Celem powinno być zmniejszenie emisji hałasu we wszystkich obszarach, nie tylko w wybranych.	UWZGLĘDNIONA		
53	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	39	Wskaźniki kontekstowe	Zero ofiar śmiertelnych	Polska WIZJA 0 Program GAMBIT 2005 - należy dążyć do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym, a realizacja wizji zero oznacza, że: • działania chroniące życie oraz zdrowie powinny być traktowane priorytetowo i stawiane ponad mobilnością i innymi celami transportu • system transportowy powinien wybaczać błędy użytkowników • ograniczanie liczby wypadków w transporcie jest obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu Możliwość realizacji Wizji Zero =>Przeprowadzone analizy potwierdzają, że możliwe jest osiągnięcie przez Polskę założeń Wizji Zero około roku 2050, ale pod warunkiem prowadzenia licznych działań ze szczególnym uwzględnieniem: ochrony pieszych, rozwoju systemu zarządzania prędkością, budową bezpiecznych dróg, zmiana kultury bezpieczeństwa itp..	NIEUWZGLĘDNIONA	W związku z tym, że osiągnięcie założeń Wizji 0 jest nierealne do 2030 roku, przyjęto założenia i wskaźniki, których osiągnięcie realnie wskazuje na właściwą tendencję dążenia do oczekiwanego poziomu brd w 2050 roku.	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOŚKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOŚKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
54	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	40	Priorytet 2.2. (...). Poprawa bezpieczeństwa podróży, skrócenie czasu przejazdu, bardziej efektywne wykorzystanie sieci transportowej (zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz na drogach prowadzących do miejscowości nadmorskich) są możliwe do osiągnięcia poprzez wdrażanie rozwiązań zaliczanych do inteligentnych systemów transportowych (ITS).	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu ...	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	UWZGLĘDNIONA	
55	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	40		Inżynierne rozwiązania uspokajające ruch, fizyczne ograniczenia prędkości, ronda, azyle	Wskazania mieszkańców gmin z warsztatów o transporcie w ramach prac na Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS	NIEUWZGLĘDNIONA	Zagadnienie właściwe dla SUMP
56	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	42	Cel szczegółowy 3	Wdrożenie niskoemisyjnych środków transportu w transporcie ładunków i usługach komunalnych	Zwiększanie wykorzystania rowerów towarowych jako ekologicznego środka transportu do transportu towarów w centach miast. https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/item/92324-gls-uruchomi-15-rowerow-kurierskich	NIEUWZGLĘDNIONA	Zagadnienie właściwe dla SUMP
57	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	47	3.2. Czynniki wpływające na popyt i podaż na transport Największe zmiany wpływające na wielkość i strukturę popytu na transport oraz związane z tym plany inwestycyjne dokonują się w sferze czynników społeczno-gospodarczych i demograficznych, a także innowacji technologicznych, w tym związanych z adaptacją transportu do zmian klimatycznych i wdrażaniem paliw alternatywnych w środkach transportu.	Budzi wątpliwość stwierdzenie, że wdrażanie paliw alternatywnych w środkach transportu, jako jedna z innowacji technologicznych, jest jedną z największych zmian wpływających na wielkość i strukturę popytu na transport		UWZGLĘDNIONA	
58	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	49	Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności i ich rozmieszczeniu, kreujące popyt na dobra i usługi, jak też warunkujące procesy na rynku pracy. Procesy te będą w istotny sposób warunkowały potrzeby rozwoju infrastruktury transportu i usług mobilności (...) Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności, kreujące popyt na dobra i usługi jak też warunkujące procesy na rynku pracy, w tym szacuje się, że:		Powtórzenie	UWZGLĘDNIONA	
59	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	51	W układzie gmin przewiduje się, że do 2030 r.: (...) – w 31 gminach (m.in. w miastach Gdańsk, Rumia i Wejherowo oraz 28 gminach miejsko-wiejskich i wiejskich) przewidywany jest wzrost liczby ludności w przedziale między 0,01-5,00%; – w 15 gminach (m.in. w gminie miejsko-wiejskiej Kartuszy oraz 17 gminach wiejskich) przewidywany jest wzrost liczby ludności w przedziale między 5,01-10,00%; – w 18 gminach (m.in. w miastach Pruszcz Gdański i Reda, gminie miejsko-wiejskiej Żukowo oraz 25 gminach wiejskich) przewidywany jest wzrost liczby ludności powyżej 10,01%.	– w 30 gminach (m.in. w miastach Gdańsk, Rumia i Wejherowo oraz 28 gminach miejsko-wiejskich i wiejskich) przewidywany jest wzrost liczby ludności w przedziale między 0,01-5,00%; (...) – w 19 gminach (m.in. w miastach Pruszcz Gdański, Rumia i Reda, gminie miejsko-wiejskiej Żukowo oraz 25 gminach wiejskich) przewidywany jest wzrost liczby ludności powyżej 10,01%.	Prognozy demograficzne do 2030r. (czyli na najbliższych 8 lat), powinny bazować na dostępnych najświeższych danych. Wg GUS liczba mieszkańców Rumi w okresie ostatnich 8 lat, za które dostępne są dane (tzn. 2012 – 2020) przyrosła o ponad 4,7%, jednak trend tempa przyrostu jest ewidentnie zwyżkowy (dla lat 2012 – 2016 wynosił ponad 1,6%, a dla lat 2016 – 2020 było to już 3%, czyli niemal dwukrotny wzrost tempa porównując dwa następujące po sobie okresy 4-letnie), dlatego też dane te wskazują, że w latach 2022 – 2030, należy spodziewać się ponad 10% wzrostu liczby ludności. Na koniec 2012r. Rumie zamieszkiwało 47.304 mieszkańców, na koniec 2016r. – 48.095, a na koniec 2020r. – 49.536. Posiadane przez miasto dane dla roku 2021, wskazują, że przekroczona została liczba 50 tys. mieszkańców, a Rumia jest już najludniejszym miastem powiatu wejherowskiego. Wg ewidencji podatkowej, w 2021r. zostało w Rumi oddanych 970 nowych mieszkań, a z obserwacji rozpoczętych i trwających procesów inwestycyjnych, wynika, że w najbliższych latach corocznie przybywać będzie dodatkowych ok. 1000 mieszkań. Do 2030r. tylko do nowopowstających budynków w mieście sprowadzi się od kilkunastu do nawet dwudziestu tysięcy nowych mieszkańców.	NIEUWZGLĘDNIONA	Prognoza demograficzna do 2030 roku została sporządzona w oparciu o wyniki prognozy demograficznej GUS, w związku z tym, dla zachowania poprawności metodycznej nie ma możliwości uwzględnienia indywidualnych korekt z uwzględnieniem rzeczywistych zmian wynikających z bieżących szacunków poszczególnych gmin.
60	Port Gdańsk	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	52	Jedną z głównych determinant potrzeb rozwoju Portu Centralnego są ograniczenia podażowe występujące w Porcie Gdańsk, które hamują możliwości w zaspokajaniu przyszłych potrzeb rynku. Dla zidentyfikowania możliwości usługowych portu w ramach tworzenia koncepcji budowy Portu Centralnego szacowane zostały zdolności przeładunkowe Portu Gdańsk do 2050 roku (warian bez Portu Centralnego), które oparte zostały na aktualnych parametrach operacyjnych wg stanu na rok 2018 oraz na efektach inwestycji rozwojowych zaplanowanych w porcie w najbliższych latach. Wynoszą one obecnie 87,7 mln ton ładunków rocznie (stan na 2021 rok) , zaś w wyniku działań inwestycyjnych będących aktualnie w fazie realizacji lub też zaplanowanych na kolejne lata będą one skutkowały wzrostem o 17,0%, do 102,6 mln ton ładunków rocznie w roku 2025. Po roku 2025 prognozowana wielkość przeładunków pozostanie bez zmian.	Zdolności przeładunkowe Portu Gdańsk wynoszą na koniec 2021 r.: 76,2 mln ton.	Realne zdolności przeładunkowe Portu Gdańsk są szacowane przez ZMPG na bieżąco zgodnie z aktualnymi uwarunkowaniami i rzeczywistymi możliwościami Portu (w tym możliwości przeładunkowe kontrahentów Portu i możliwości dowozowo-odwozowe do/z Portu). W dokumencie RPS powołuje się na „Koncepcję zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Gdańsk (Koncepcja)”, część „Inwentaryzacja infrastruktury technicznej oraz aktualne i przyszłe inwestycje”. Wyżej wymieniona koncepcja została przesłana informacyjnie i sama w sobie stanowi pewną wizję rozwoju Portu z punktu widzenia lat 2018-2019, tj. okresu sporządzania ww. Koncepcji, a przedstawione tam zdolności przeładunkowe były wartościami prognozowanymi (nie zaznaczono tego w RPS). W związku z powyższym, analiza co do wzrostu zdolności przeładunkowych do 2025 r. nie jest właściwa.	UWZGLĘDNIONA	
61	Port Gdańsk	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	53	Tab. 6	Zastąpić -Tab. 6. Zdolności przeładunkowe Portu Gdańsk w latach 2021 i 2025 Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Tab. 6 w obecnym kształcie jest niewłaściwa i nie odzwierciedla realnych zdolności przeładunkowych Portu Gdańsk. W chwili obecnej, patrząc na sytuację geopolityczną, rozwój pandemii covid-19 i inne uwarunkowania rynkowe, trudno jest oszacować przyszłe zdolności przeładunkowe Portu Gdańsk w 2030 r. Zakładamy, że będą one nie mniejsze niż prognozowane w 2025 r.	UWZGLĘDNIONA	
62	Port Gdańsk	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	53	Pod Tab. 6, Źródło: Koncepcja zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Gdańsk, część „Inwentaryzacja infrastruktury technicznej oraz aktualne i przyszłe inwestycje”.	Dokument „Koncepcja zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Gdańsk” (zw. dalej Koncepcją), czerwiec 2019 r., Autor: „Projorms” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o.; Mosty Gdańsk Sp. z o.o.” stanowi wizję rozwoju Portu Gdańsk z punktu widzenia lat powstawania niniejszego dokumentu. Ostateczny kształt tego projektu i rozwiązania szczegółowe zaproponowane w Koncepcji zostaną opracowane na etapie w dalszych prac. Realizacja projektu jest mocno uzależniona od uwarunkowań rynkowych. W związku z powyższym przedstawione w Koncepcji zapisy odnośnie przewidywanych dat realizacji projektu i prognoz związanych z przeładunkami należy traktować orientacyjnie. Powyższe dane zostaną zweryfikowane i zaktualizowane na dalszych etapach prac nad ww. projektem.	Zanim zaczniemy opisywać stan przyszły powołując się na dokument „Koncepcja zagospodarowania Portu Centralnego w Porcie Gdańsk” proponujemy dodać zapis jak pozycji obok	UWZGLĘDNIONA	
63	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	60	Tabela, pkt 15-19	Wysoka ocena prawdopodobieństwa oddania do eksploatacji elementów infrastruktury paliw alternatywnych, przy jednocześnie poczynionym zastrzeżeniu, iż „zakłada się realizację tych inwestycji bez wskazania stopnia realizacji założonych wartości” wskazane na str. 64), jest oceną bezwartościową, na której nie powinno się opierać przy tworzeniu strategii.		UWZGLĘDNIONA	
64	UM Gdynia	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	60, 73	Tab. 9, pkt 15 oraz Tab. 12 pkt 12: 6.000 punktów ładowania o normalnej mocy w Trójmieście	2.000 punktów ładowania o normalnej mocy w Trójmieście	Przyjęta w opracowaniu liczba punktów ładowania na poziomie 6.000 dotyczyła całego kraju (plan z 2018 r) W 2022 r liczba punktów ładowania w Trójmieście wynosi około 320. – nie jest możliwy wzrost o 1875%	UWZGLĘDNIONA	
65	UM Gdynia	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	60, 73	Tab. 9, pkt 16 oraz Tab. 12 pkt 13: 400 punktów ładowania o dużej mocy w Trójmieście	40 punktów ładowania o dużej mocy w Trójmieście	Przyjęta w opracowaniu liczba punktów ładowania o dużej mocy na poziomie 400 dotyczyła całego kraju (plan z 2018 r)	UWZGLĘDNIONA	
66	UM Gdynia	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	60, 73	Tab. 9, pkt 17 oraz Tab. 12 pkt 14: 70 punktów tankowania gazu ziemnego CNG w Trójmieście	10 punktów tankowania gazu ziemnego CNG w Trójmieście	W ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyjęto wybudowanie 36 stacji CNG w Polsce. W 2022 r na terenie Trójmiasta funkcjonują 2 stacje CNG, Brak możliwości lokalizacyjnych na wybudowanie 70 stacji	UWZGLĘDNIONA	
67	UG Kępcze	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	61	poz. 31, Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów Zapis aktualny: Tabl. 9 Poz. 31 Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów	Nowe brzemienne: Tabl. 9 Poz. 31 Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Korzybie	Z uwagi na znaczenie ekonomiczno-społeczne dla rozwoju Subregionu Słupskiego i powiatów bytowskiego oraz kościerskiego linii kolejowej 212 zasadne jest podjęcie działań rewitalizacyjnych na całym odcinku linii 212. Reaktywacja linii kolejowej 212 była jednym z postulatów listu intencyjnego 10 samorządów regionu słupskiego. Rewitalizacja odcinka Korzybie-Bytów przyczyniłaby się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego, byłaby też wsparciem dla rozwoju ekonomicznego obszaru, a także miała znaczenie dla rozwoju społecznego. Szczegółowe argumenty przemawiające za reaktywacją linii kolejowej 212 na całym odcinku wskazano w dokumencie opracowanym przez pracowników naukowych Akademii Pomorskiej w Słupsku pn. Rewitalizacja linii kolejowej 212 Korzybie – Bytów. Analiza funkcjonalna i Społeczno-Ekonomiczna.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględniona częściowo w ramach rozszerzenia zapisów oczekiwań do władz centralnych (dodano "a także podjęcie prac analitycznych nad zasadnością odtworzenia linii kolejowej nr 212 na odcinku Bytów – Korzybie")
68	UG Trzebielino	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	61	Tab. 9 Poz. 31 Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów	Nowe brzemienne: Tabl. 9 Poz. 31 Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Korzybie	Z uwagi na znaczenie ekonomiczno-społeczne dla rozwoju Subregionu Słupskiego i powiatów bytowskiego oraz kościerskiego linii kolejowej 212 zasadne jest podjęcie działań rewitalizacyjnych na całym odcinku linii 212.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględnione częściowo w ramach rozszerzenia zapisów oczekiwań do władz centralnych (dodano "a także podjęcie prac analitycznych nad zasadnością odtworzenia linii kolejowej nr 212 na odcinku Bytów – Korzybie")

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
69	PKP PLK	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	61	Tab. 9 poz. 33 Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew-Czersk Prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku: wysokie Scenariusze rozwoju systemu transportowego: S+ : tak, S0 : tak, S- : tak Tab. 9 poz. 53 Modernizacja linii kolejowych nr 215, 743, 744 na odcinku Lipowa Tucholska - Słachta - Czersk - Bąk Prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku: niskie Scenariusze rozwoju systemu transportowego: S+ : tak, S0 : nie, S- : nie	należałyby rozważyć wprowadzenie do poz. 53 zapisów takich jak w poz. 33.	poz. 33 będzie realizowana razem z poz. 53 (zgodnie z zakresem dokumentacji projektowej: LK nr 215 Słachta – Bąk, LK nr 744 Lipowa Tucholska – Słachta Zachód, z wył LK nr 743)	NIEUWZGLĘDNIONA	Obecnie wspomniane przedsięwzięcie znajduje się wyłącznie w Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK. Brak umocownia inwestycji w KPK nie gwarantuje finansowania tej inwestycji ze środków centralnych. Tym samym trudno przesądzić o rzeczywistym, wysokim prawdopodobieństwie realizacji tej inwestycji w perspektywie roku 2030.
70	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	62	Infrastruktura transportu wodnego morskiego: Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	Infrastruktura transportu wodnego morskiego: Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku - inwestycje z planu finansowego oraz zdefiniowane kierunkowo	Propozycja doprecyzowania w treści, że widoczne w dokumencie zestawienie obejmuje różne projekty inwestycyjne - w tym te z planu finansowego „PRPPM2030”, niemniej nie ogranicza się wyłącznie do nich. Ujęte zostały w zestawieniu także projekty, które zdefiniowane zostały kierunkowo w „PRPPM2030”.	UWZGLĘDNIONA	
71	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	62	W pkt 56	W pkt 56 proponuję następujące brzmienie: „Odcinek Grudziądz-Gdański (przebiegający częściowo prawym brzegiem Wisły), stanowiący fragment nowej linii kolejowej Centralny Port Komunikacyjny -Płock-Grudziądz-Gdańsk położonej w ciągu nr 1 CPK- Kolobrzeg/Koszalin/Ślupsk/Gdańsk.”	Doprecyzowanie sformułowania opisu nowej linii kolejowej uwzględniające odcinek zlokalizowany na terenie województwa pomorskiego.	UWZGLĘDNIONA	
72	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	66-67		Dodanie to wszystkich typów węzłów „oraz transport rowerowy”	Jasne wskazanie na integrowanie w ramach poszczególnych typów węzłów także transportu rowerowego stanowi sugestie, że w ramach infrastruktury węzła przesiadkowego musi wchodzić dojazd rowerowy. Realizacja projektów w ramach PRO WP na lata 2014-2020 pokazała, że część gmin (np. Gdynia i projekt tzw. Węzła Karwiny) celowo wprowadzała w błąd Instytucję Zarządzającą Programem początkowo prezentując projekt z drogami rowerowymi, by na etapie realizacji komponentu rowerowy usunąć w imię oszczędności, pozostawiając przebudowę dróg samochodowych, w tym także takich o niewielkim lub zerowym natężeniu ruchu transportu zbiorowego. Niestety, analiza zapisów RPO WP pokazała, że ów fortel w świetle zapisów Programu jest dopuszczalny, pomimo całkowitej sprzeczności intencji samorządu miasta Gdynia (rozwoj ruchu samochodowego) względem zapisów strategicznych województwa. Dokładne zdefiniowanie, że węzeł przesiadkowy musi się składać także z dróg rowerowych pozwoli na zapobieganie tego typu procederowi w przyszłości. Jest to tym bardziej istotne, że w nawet w wariancie WC planowane są rozbudowy węzłów integracyjnych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres interwencji w ramach działania 1.1.3 w wyraźny sposób uwzględnił nie tylko elementy punktowe węzła, ale także elementy integrujące inne podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym mobilności aktywnej.
73	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	71	Uwarunkowania organizacyjne funkcjonowania systemu, Model MA – dynamicznego rozwoju, pkt 3: wygodny system biletowo-taryfowy promujący regularnych użytkowników	Nieprecyzyjne i w praktyce niestosowane określenie. Powinno się doprecyzować, czy chodzi o wspólny, czy też w pełni zintegrowany system		UWZGLĘDNIONA	
74	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	71	Uwarunkowania organizacyjne funkcjonowania systemu, Model MA – dynamicznego rozwoju, pkt 3: skoordynowane rozkłady jazdy zapewniające wysoki poziom dostępności oraz system finansowania łączący wszystkich uczestników.	Brakuje doprecyzowania w jakim rozumieniu skoordynowane rozkłady jazdy mają zapewnić wysoki poziom dostępności, a system finansowania ma łączyć wszystkich uczestników		UWZGLĘDNIONA	
75	UM Pruszcz Gdański	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	73	Tab. 12, Infrastruktura transportu kolejowego	Dodać nową pozycję: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na trasie Pruszcz Gdański – Goszyn – Kartuzy” - ul. Zastawna z ul. Grunwaldzką, - ul. Wojska Polskiego z ul. Grunwaldzką, - ul. Raciborskiego z ul. Grunwaldzką.	Kolejowa obwodnica metropolii Pruszcz Gdański – Goszyn – Kartuzy, stanowi odcinek linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Leba. Jest to linia częściowo czynna o ograniczonych warunkach eksploatacji, nieelektryfikowana. Obecnie na fragmencie linii prowadzony jest jedynie ruch pociągów towarowych w relacji Kościerzyna – Kartuzy – Stara Pila – Gdańsk Kokoski. Potrzeba podjęcia działań modernizacyjnych wynika z postępującej degradacji całej infrastruktury kolejowej w tym ciągu transportowym. Brak działań naprawczych wkrótce może skutkować przetrwaniem korytarza i bezpowrotną utratą możliwości jej odbudowania. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na trasie Pruszcz Gdański – Goszyn – Kartuzy” przyczyniła by się do odciążenia nadmiernie obciążonych skrzyżowań w Pruszczu Gdańskim: Kilometrowe zatory na drogach dojazdowych do i z Pruszcza Gdańskiego wynikają z braku na terenie Miasta Pruszcz Gdański oraz Gminy (Wiejskiej) Pruszcz Gdański dróg alternatywnych dla drogi krajowej nr 91 zarówno po wschodniej, jak i zachodniej części Pruszcza Gdańskiego. Intensywna rozbudowa zabudowy wielorodzinnej na granicy Miasta i Gminy Pruszcz Gdański generuje znaczący ruch samochodowy, który nie może być przeniesiony na drogę krajową nr 91. Jediną alternatywą jest przeniesienie ciężaru ruchu kolejowego na transport publiczny, w tym przypadku transport kolejowy.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano zapis w działaniu 1.1.1 - oczekiwania do władz centralnych.
76	UG Kobylnica	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	74	Rys. 11. Krajowe działania inwestycyjne w scenariuszu S0.	Usunięcie z mapy północno – zachodniej części obwodnicy Ślupska i wprowadzenie na mapie obwodnicy Kobylnicy od węzła Łosino do węzła Słoneczna w Ślupsku	Zgodnie z prowadzonymi rozmowami ze stroną rządową i GDKKA w Gdańsku planowana jest budowa obwodnicy Kobylnicy w miejsce proponowanych różnych wariantów obwodnicy Ślupska.	NIEUWZGLĘDNIONA	Inwestycja pokrywa się z zapisami w dokumencie Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Ostateczny przebieg obwodnicy nie jest obecnie jeszcze przesądzony. Na oficjalnych stronach kontraktu nie ma innej lokalizacji.
77	Powiat ślupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	4.3. Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	Nowe brzemienne: Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku granica województwa - Bytów	Droga posiada aktualnie stan zły/bardzo zły w prawie całym przebiegu (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Z punktu widzenia rozwoju województwa i regionu oraz sprawnej sieci komunikacji drogowej nieuzasadniona jest realizacja tylko części odcinka. Przebudowa drogi aż do granicy z województwem będzie działaniem na rzecz spójności sieci drogowej. Droga jest istotna z punktu widzenia 3 powiatów a także całego Subregionu Ślupskiego (łączy bezpośrednio Bytów ze Sławemem).	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet III stopnia (niski stopień pilności).
78	Powiat ślupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	4.3. Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC Poz. 6 Przebudowa drogi nr 210 na odcinku węzeł „Ślupsk Wschód” – Unichowo WA	Nowe brzemienne: Poz. 6 Przebudowa drogi nr 210 na odcinku węzeł „Ślupsk Wschód” – Unichowo WA WB	Aktualnie inwestycja ma być realizowana jedynie w wariancie WA. Zmiana dotyczy realizacji działania również w wariancie WB. Droga wojewódzka 210 aktualnie na zdecydowanej większości przebiegu posiada stan ostregawczy, stan zły i bardzo zły (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). W raporcie Ślupskiego Subregionalnego Zespołu Roboczego do strategii wojewódzkiej wskazywaliśmy na południkową dostępność komunikacyjną w oparciu o DW 212 i DW 210. Obie te drogi tworzą dziś południkowy kręgosłup komunikacyjny zapewniający nie tylko połączenie pomiędzy najważniejszymi ośrodkami miejskimi współpracującymi w Subregionie Ślupskim, ale są również gwarantem poprawy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej na kierunku Chojnice – Bydgoszcz- najbliższego większego ośrodka miejskiego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet II stopnia, w związku z tym nie jest wpisany w WB.
79	Powiat ślupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	4.3. Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC Poz. 12 Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Główny - Wicko	Nowe brzemienne: Poz. 12 Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Lubuczewo - Wicko	Aktualnie przebudowa planowana jest na odcinku, który posiada stan dobry lub bardzo dobry (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Na odcinku Główny Lubuczewo aktualny stan jest zły/bardzo zły. Droga jest bardzo ważna w sieci komunikacyjnej powiatu ślupskiego i łębskiego również ze względu na duży ruch turystyczny. Pozostanie również ważna po zrealizowaniu drogi S6 ponieważ stanowić będzie najszybszy korytarz komunikacyjny do terenów wykluczonych i bardzo atrakcyjnych turystycznie. Będzie również stanowić drogę alternatywną dla S6. Droga nr 213 jest bardzo ważna dla całego województwa łącząc miasto powiatowe Ślupsk (stolicę regionu) z praktycznie całą północną częścią województwa (kończąc swój bieg w okolicach Pucka). Uzasadnionym jest pozostawienie drogi 213 na doczasowym przebiegu, który w Ślupsku powinien łączyć się z drogą krajową nr 21.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet III stopnia (niski stopień pilności).
80	Powiat ślupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	4.3. Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC	Dodanie pozycji: Przebudowa drogi nr 208 na odcinku gr. woj. - Barcino	Droga posiada aktualnie stan zły/bardzo zły w prawie całym przebiegu (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Przedmiotowa droga jest bardzo istotna dla zachodniej części województwa pomorskiego, a w szczególności dla obszarów, które posiadają najbardziej niekorzystną dostępność transportem indywidualnym siedlisk powiatów. W tym regionie występuje największa „biała plama” zgodnie z rys. 59. Prognoza zmian dostępności transportem indywidualnym siedlisk powiatów w roku 2030 – wariant WO (str. 144). Analogicznie sytuacja wygląda z dostępnością transportem indywidualnym do siedlisk gmin (rys. 68 str 153). Przyczyną wykluczenia obszaru jest m.in. właśnie bardzo zły stan techniczny drogi wojewódzkiej 208, który zniechęca do przemieszczania się nią.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek gr. woj. - Barcino został sklasyfikowany jako priorytet IV stopnia (bardzo niski stopień pilności).
81	UG Kępice	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	Nowe brzemienne: Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku granica województwa - Bytów	Aktualnie droga znajduje się w bardzo złym stanie technicznym, nie była gruntownie przebudowywana od kilkunastu lat. Jest intensywnie uczęszczana przez auta osobowe oraz dostawcze i ciężarowe (wywóz drewna z lasu) - zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS. Przy ww. drodze zlokalizowane są także zakłady produkcyjne, transportujące towar o dużym natężeniu, m.in. w Korzybiu zlokalizowany jest tartak, dwa duże zakłady produkcyjne oraz kilka mniejszych. Realizacja tylko części odcinka DW 209 jest nieuzasadniona biorąc pod uwagę zrównoważony rozwój województwa pomorskiego i Regionu. Woj. zachodniopomorskie planuje w 2022 r. przebudowę odcinka tej drogi na trasie Warszawo-Tychowo, a w 2023 Tychowo-granica województwa pomorskiego. Tym samym samorząd woj. zachodniopomorskiego zapewni dogodny dojazd do węzła Warszawo planowanej Drogi Ekspresowej nr 6. Przebudowa DW 209 od granicy woj. pomorskiego do granicy z województwem zachodniopomorskim zapewni spójność sieci drogowej. Droga ta jest ważnym punktem komunikacyjnym dla trzech powiatów, łączy bezpośrednio Bytów ze Sławemem. Mając na uwadze powyższe argumenty wnosimy o przebudowę DW 209 na całym odcinku od granicy województwa pomorskiego do Bytowa.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet III stopnia (niski stopień pilności).
82	UG Kępice	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75		Dodanie pozycji: Przebudowa drogi nr 208 na odcinku gr. woj. - Barcino	DW 208 na odcinku granica województwa pomorskiego – Barcino znajduje się w bardzo złym stanie technicznym, nie była remontowana od wielu lat (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Odcinek jest zlokalizowany na obszarze o najbardziej niekorzystnym poziomie dostępności transportowej (obszar m.in. gm. Kępice narazony na wykluczenie komunikacyjne, w tym regionie występuje największa „biała plama” zgodnie z rys. 59). Powodem wykluczenia komunikacyjnego jest m.in. również niekorzystny stan nawierzchni DW 208, który jest barierą do rozwoju przedsiębiorczości oraz utrudnieniem dla komunikacji publicznej i indywidualnej. Postulujemy o ujęcie przebudowy DW 208 na ww. odcinku w planach RPS mobilność i komunikacja.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek gr. woj. - Barcino został sklasyfikowany jako priorytet IV stopnia (bardzo niski stopień pilności).
83	UG Kobylnica	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku granica województwa - Bytów	Droga posiada aktualnie stan zły/bardzo zły w prawie całym przebiegu (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Z punktu widzenia rozwoju województwa i regionu oraz sprawnej sieci komunikacji drogowej nieuzasadniona jest realizacja tylko części odcinka. Przebudowa drogi aż do granicy z województwem będzie działaniem na rzecz spójności sieci drogowej. Droga jest istotna z punktu widzenia 3 powiatów a także całego Subregionu Ślupskiego (łączy bezpośrednio Bytów ze Sławemem).	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet III stopnia (niski stopień pilności).
84	UG Trzebielino	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	Nowe brzemienne: Poz. 5 Przebudowa drogi nr 209 na odcinku granica województwa - Bytów	Aktualnie droga znajduje się w bardzo złym stanie technicznym, nie była gruntownie przebudowywana od kilkunastu lat. Jest intensywnie uczęszczana przez auta osobowe i ciężarowe. Realizacja tylko części odcinka DW 209 jest nieuzasadniona biorąc pod uwagę zrównoważony rozwój województwa pomorskiego należy przebudować drogę na odcinku całego województwa. Wykonanie przebudowy drogi na całym odcinku usprawni dostęp mieszkańców Powiatu Bytowskiego do będącej obecnie na etapie realizacji drogi ekspresowej S6.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek Suchorze - gr. województwa został sklasyfikowany jako priorytet III stopnia (niski stopień pilności).

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
85	UG Słupsk	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	Poz. 6 Przebudowa drogi nr 210 na odcinku węzeł „Słupsk Wschód” – Unichowo WA	Poz. 12 Przebudowa drogi nr 210 na odcinku węzeł „Słupsk Wschód” – Unichowo WA i WB	Aktualnie inwestycja ma być realizowana jedynie w wariancie WA. Zmiana dotyczy realizacji działania również w wariancie WB. Droga wojewódzka 210 aktualnie na zdecydowanej większości przebiegu posiada stan ostrzegawczy, stan zły i bardzo zły (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). W raporcie Słupskiego Subregionalnego Zespołu Roboczego do strategii wojewódzkiej wskazywaliśmy na południkową dostępność komunikacyjną w oparciu o DW 212 i DW 210. Obie te drogi tworzą dziś południkowy kręgosłup komunikacyjny zapewniający nie tylko połączenie pomiędzy najważniejszymi ośrodkami miejskimi współpracującymi w Subregionie Słupskim, ale są również gwarantem poprawy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej na kierunku Chojnice – Bydgoszcz- najbliższego większego ośrodka miejskiego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym odcinek węzeł "Słupsk Wschód" - Unichowo został sklasyfikowany jako poryteł II stopnia, w związku z tym nie jest wpisany w WB.
86	UG Słupsk	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	75	Poz. 12 Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Główny – Wicko	Poz. 12 Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Lubuczewo - Wicko	Aktualnie przebudowa planowana jest na odcinku, który posiada stan dobry lub bardzo dobry (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Na odcinku Główny-Lubuczewo aktualny stan jest zły/bardzo zły. Droga jest bardzo ważna w sieci komunikacyjnej powiatu słupskiego i leżborskiego również ze względu na duży ruch turystyczny. Pozostanie również ważna po zrealizowaniu drogi S6 ponieważ stanowić będzie najszybszy korytarz komunikacyjny do terenów wykluczonych i bardzo atrakcyjnych turystycznie. Będzie również stanowić drogą alternatywną dla S6. Droga nr 213 jest bardzo ważna dla całego województwa łącząc miasto powiatowe Słupsk (stolicę regionu) z praktycznie całą północną częścią województwa (kończąc swój bieg w okolicach Pucka). Uzasadnionym jest pozostawienie drogi 213 na dotychczasowym przebiegu, który w Słupsku powinien łączyć się z drogą krajową nr 21.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, przy czym zgodnie z analizami na potrzeby RPT, po wybudowaniu S6 priorytetowym odcinkiem stanie się jedynie część odcinka wskazanej drogi (odcinek Główny – Wicko).
87	UM Rumia, OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	76	Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Poz. 52 Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta – OPAT (fragment Via Maris) WA - tak, WB- tak, WC- nie	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta – OPAT (fragment Via Maris) powinna być w wariancie WC zaznaczona jako „tak”	Tabela działań wariantu W0 (rozpoczęte i przesądzone) na stronie 73 wymienia „Budowę wysokopręstwowego dostępu drogowego przez Drogę Czerwoną do węzła Morska (S7)”, a realizacja inwestycji OPAT (fragment Via Maris) jest powiązana z realizacją właśnie Drogi Czerwonej. Jeżeli więc budowę Drogi Czerwonej traktuje się jako „rozpoczętą” (17 lutego 2022 podpisano program inwestycyjny dla prac przygotowawczych) i „przeszowaną” w każdym wariancie, podobny status winna otrzymać bezpośrednio z nią powiązana budowa OPAT (fragment Via Maris).	NIEUWZGLĘDNIONA	Ze względu na założony w wariancie WC ograniczony dostęp do środków finansowych, nie wskazano możliwości realizacji inwestycji w perspektywie roku 2030 za kluczową.
88	UM Pruszcz Gdański	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	76	Tab. 13. Obwodnice i obecna miejscowości	Dodać nową pozycję do tabeli: „Budowa południowej obwodnicy Pruszcza Gdańskiego wraz z obiektem mostowym” oraz „Budowa drogi z Pruszcza Gdańskiego do Cieplewa wraz z budową ścieżki rowerowej i chodnika, jako kontynuacja ul. Skalskiego w kierunku Gminy Pruszcz Gdański”	Miasto Pruszcz Gdański jest podzielone przez linię kolejową łączącą Trójmiasto z południem Polski. Dlatego najważniejszymi czynnikami zwiększającymi dostępność oraz poczucie bezpieczeństwa jego mieszkańców jest ilość połączeń kolejowych pomiędzy obiema częściami miasta. W chwili obecnej posiadamy 2 wiadukty umożliwiające przejazd pojazdów z jednej na drugą stronę torów kolejowych. Pierwszy, oddany do użytku w roku 2011, spełniający wszelkie normy bezpieczeństwa. Drugi, stary obiekt, którego badania wykazały pilną potrzebę remontu, ze względu na zużycie oraz słaby stan techniczny. Obie wiadukty powodują kumulację w północnej i środkowej części Pruszcza Gdańskiego, co z kolei przekłada się na zatory komunikacyjne w centralnej części miasta. Budowa połączenia komunikacyjnego – budowy wiaduktu nad torami kolejowymi w rejonie ulic Sikorskiego i Stolarskiej w Pruszczu Gdańskim oraz budowa drogi z Pruszcza Gdańskiego do Cieplewa wraz z budową ścieżki rowerowej i chodnika, jako kontynuacja ul. Skalskiego w kierunku Gminy Pruszcz Gdański są inwestycjami uzupełniającymi się funkcjonalnie, dlatego w trakcie planowania oraz budowy układu drogowego należy te dwie inwestycje traktować łącznie. Dzięki realizacji ww. inwestycji mieszkańcy Pruszcza Gdańskiego, ale również okolicznych miejscowości uzyskają lepsze połączenie z Obwodnicą Trójmiasta i początkiem Autostrady A1, co spowoduje odciążenie drogi krajowej nr 91.	NIEUWZGLĘDNIONA	Wspomiane inwestycje są istotne z punktu widzenia obszaru. Inwestycje te mają jednak charakter lokalny.
89	Gmina Brusy	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	76	Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC	Dopisanie Działania – Przebudowa Drogi Wojewódzkiej 236 na odcinku Brusy-Drzewicz	Droga Wojewódzka 236 stanowi główne połączenie komunikacyjne pomiędzy gminami Brusy i Konarzyn i łączy dwie inne drogi wojewódzkie 235 i 212. Na odcinku Brusy-Drzewicz występuje tragiczny stan nawierzchni – liczne dziury, wyrywy w nawierzchni, obserwane poboczna sprawiają, że poruszanie się drogą wojewódzką 236 jest bardzo niebezpieczne. Dochodzi tu do licznych kolizji oraz uszkodzeń pojazdów.	NIEUWZGLĘDNIONA	Odcinki kluczowe do przebudowy zostały wskazane w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich, w którym wspomniany odcinek został sklasyfikowany jako poryteł III stopnia, w związku z tym nie jest wpisany w tabeli. Nieuwzględnienie odcinka drogi, nie oznacza braku możliwości podjęcia decyzji o remoncie drogi.
90	UM Gdynia	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	77	Tab. 13 poz. 53, Budowa infrastruktury paliw alternatywnych w MOF Trójmiasta [szt.]		Brak spójności z wartościami dotyczącymi „Budowy infrastruktury paliw alternatywnych w MOF Trójmiasta [szt.]” w wariancie WA = 876 szt. w stosunku do podanej wartości 6.000 szt. W tabeli 9 i 12	UWZGLĘDNIONA	
91	UM Rumia, OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	77	Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Pz. 74 Rozbudowa metropolitalnego węzła integracyjnego SKM Rumia WA- tak, WB- tak , WC-nie	powinny być w wariancie WC zaznaczone jako „tak”	Oba węzły funkcjonują przy istniejących obecnie przystankach funkcjonującego aktualnie odcinka linii kolejowej nr 250. Żadna nowa, niepewna inwestycja nie warunkuje ich rozbudowy. Rozbudowa ta wynika tylko z realnie istniejących potrzeb i rozwoju demograficznego.	UWZGLĘDNIONA	
92	UM Rumia, OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	77	Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Poz. 75 Rozbudowa lokalnego węzła integracyjnego SKM Rumia Janowa WA- tak, WB- tak , WC-nie	powinny być w wariancie WC zaznaczone jako „tak”	Oba węzły funkcjonują przy istniejących obecnie przystankach funkcjonującego aktualnie odcinka linii kolejowej nr 250. Żadna nowa, niepewna inwestycja nie warunkuje ich rozbudowy. Rozbudowa ta wynika tylko z realnie istniejących potrzeb i rozwoju demograficznego.	UWZGLĘDNIONA	
93	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	77-78	Wykaz działań inwestycyjnych, w zakresie węzłów integracyjnych	Nie ujęto budowy lokalnego węzła integracyjnego Gdynia Obłuże, pomimo że jest wskazany w wykazie węzłów integracyjnych na str. 101. Ponadto węzeł ten powinien być uwzględniony nie tylko w wariancie WA, a także w wariancie WB.		NIEUWZGLĘDNIONA	W związku z brakiem przesądzenia co do przebiegu nowej linii kolejowej nie określono konkretnych inwestycji węzłowych na tej linii.
94	OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	78	Tab. 13. Rozwój PTZ regionalnego i miejskiego Poz. 114, Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego / zeroemisyjnego na potrzeby organizacji regionalnego i lokalnego PTZ *	Brak taboru tramwajowego	Opis wymaga uzupełnienia	UWZGLĘDNIONA	
95	OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	79	Tab. 13. Regionalne porty morskie Poz. 131-137	Brak zadania, które zaplanowane jest do realizacji przez Gminę Miasta Gdańska tj. Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej - ZADANIE 3	Opis wymaga uzupełnienia	UWZGLĘDNIONA	
96	OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	79	Tab. 13. Infrastruktura rowerowa Poz. 130, Budowa podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych *	Dopisać zadania zaplanowane do realizacji przez Gminę Miasta Gdańska: - Program budowy i modernizacji chodników, - Przebudowa kładki pieszej na al. Jana Pawła II - Programy bezpieczeństwa ruchu drogowego - Budowa naziemnych przejść i przejazdów rowerowych, - Program modernizacji dróg rowerowych, - Rozwój Komunikacji Rowerowej w Gdańsku.	Opis wymaga uzupełnienia	NIEUWZGLĘDNIONA	Zagadnienie właściwe dla SUMP
97	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	83		Oznaczenie ulicy Malokackiej jako wymagającej poniesienia nakładów inwestycyjnych.	Na mapie trasa oznaczona jako "istniejąca" - w rzeczywistości jest to substandardowa trasa, częściowo w ruchu ogólnym. Nie spełnia ona żadnych standardów bezpieczeństwa.	NIEUWZGLĘDNIONA	W Projekcie Regionalnego Planu Transportowego w ramach działania służącego budowie i rozbudowie infrastruktury transportu rowerowego przyjęto, że zakres dopuszczalnej interwencji obejmuje zarówno budowę nowych, jak również rozbudowę i przebudowę istniejących dróg rowerowych o charakterze transportowym.
98	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	83		Dodanie trasy pomiędzy Wzgórzem Św. Maksymiliana a Bulwarem	Na mapie nie ma tej trasy, a jest to element szlaku R10. Jest to tym bardziej istotne w kontekście planowanej przez samorząd Gdyni rozbudowy nowego fragmentu szlaku, tj. przy Urzędzie Miasta, co zdecydowanie obniży bezpieczeństwo użytkowników	NIEUWZGLĘDNIONA	Projekt Regionalnego Planu Transportowego odnosi się do tras rowerowych o charakterze transportowym. Ich przebieg może być zgodny z przebiegiem tras o charakterze turystycznym, o ile jest to uzasadnione znaczeniem i położeniem poszczególnych odcinków. Na terenie Śródmieścia Gdyni przebieg tras rowerowych o charakterze transportowym jedynie częściowo pokrywa się z przebiegiem trasy rowerowej R-10 i nie dotyczy fragmentu prowadzącego wzdłuż Alei Piłsudskiego oraz Bulwaru Feliksa Nowowiejskiego.
99	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	83		Dodanie trasy wzdłuż ulic Unruha (odc. Kwiatkowski-Pucka) i Puckiej oraz Kartuskiej	Na mapie nie ma tej trasy, a w rzeczywistości ona istnieje. Jest to istotne, by każdą istniejącą drogą rowerową obejmował planowaniem strategicznym na poziomie wojewódzkim, ponieważ Gdynia jako samorząd nie radzi sobie z planowaniem strategicznym dróg rowerowych, czego dowodem jest rozbiórka istniejącego szlaku R-10 przy ulicy Piłsudskiego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Projekt Regionalnego Planu Transportowego odnosi się do podstawowej struktury tras rowerowych o charakterze transportowym określając: połączenia istotne z punktu widzenia całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. Z tego względu nie wszystkie istniejące odcinki istotne z punktu widzenia poszczególnych gmin zostały przedstawione w niniejszym opracowaniu jako element podstawowej struktury tras.
100	Miasto i Gmina Sztum	11.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	84	Rozdział 4. Warianty Rozwoju Systemu Transportowego Województwa Pomorskiego 4.3 Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA,WB,WC	Wpisanie do koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF Malbork-Sztum: 1.Odcinka łączącego drogą rowerową wzdłuż miasta Sztum i Jeziora Sztumskiego z planowanym węzłem integracyjnym przy dworcu PKP w Sztumie (uzupełnienie o odcinek o długości 100 mb. na działce 415/1 obręb 2 Sztum).	Jest to odcinek zasadniczy dla zwiększenia ruchu rowerowego o charakterze transportowym i komunikacyjnym. Stanowi on niezbędny odcinek do połączenia planowanego węzła integracyjnego przy dworcu PKP w Sztumie z całym miastem Sztum (wpisanym do RPS w zakresie mobilności i komunikacji str. 77 poz.69). Miasto Sztum jest specyficznym położone równoleżnikowo wzdłuż Jeziora Sztumskiego przy brzegu którego znajduje się uczęszczana droga rowerowa. Niestety nie ma ona bezpośredniego połączenia z powiatową drogą nr 3169G i planowanym węzłem integracyjnym. Wcześniej nie wykonano tego brakującego odcinka drogi rowerowej, gdyż działka nr 415/1 jest własnością PKP i dopiero teraz po modernizacji linii kolejowej 207, gmina Sztum może starać się o jej przejęcie. Obecnie trwają już prace nad wykonaniem dokumentacji drogi rowerowej na wnioskowanym odcinku. Skierowanie ruchu rowerowego wzdłuż miasta i Jeziora Sztumskiego do węzła integracyjnego zwiększyłoby ruch i bezpieczeństwo rowerzystów. Byłaby to swoista obwodnica rowerowa miasta Sztum. Obecnie rowerzyści jeżdżą wzdłuż ruchliwej drogi krajowej nr 55 i nie mają dalszego połączenia rowerowego z planowanym węzłem integracyjnym poprzez drogę powiatową nr 3169G (ul. Reja). Konieczność realizacji tego odcinka wynika również ze Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Sztum. W załączeniu mapa poglądowa obrazująca wnioskowany odcinek (Załącznik nr 1)	NIEUWZGLĘDNIONA	Mając na uwadze sieciową strukturę tras rowerowych o charakterze transportowym oraz założenie polegające na zapewnieniu obsługi kluczowych funkcji w obrębie każdego z ośrodków osadniczych, połączenie węzła integracyjnego w Sztumie z istniejącym układem tras rowerowych wzdłuż drogi krajowej nr 55 zostało zaproponowane ulicami Kasprzowicza oraz Reja. Wymieniony odcinek, wraz z fragmentem wzdłuż Jeziora Sztumskiego, został wskazany jako potencjalny przebieg turystycznej Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-1 prowadzącej przez Sztum w kierunku Starogo Targu.

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
101	Miasto i Gmina Sztum	11.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	84	Rozdział 4. Warianty Rozwoju Systemu Transportowego Województwa Pomorskiego 4.3 Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB, WC	Przedłużenia wpisane do koncepcji drogi rowerowej wzdłuż DW 603 Sztumskie Pole – Sztum (wzdłuż ul. Żeromskiego) o odcinek Biała Góra – Sztumskie Pole (również wzdłuż DW 603)	Wnioskowany brakujący odcinek drogi rowerowej Biała Góra-Sztumskie Pole ma bardzo duże znaczenie dla rozwoju komunikacji rowerowej w gminie Sztum, a szczególnie na terenach wiejskich. W strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Sztum wyraźnie wskazano, że miejscowości Biała Góra i Pieńko do których ma prowadzić wnioskowana droga rowerowa są wykluczone komunikacyjnie. Stworzenie warunków do komunikacji rowerowej przezwyciężałoby temu wykluczeniu. Do Białej Góry i Pieńka nie ma komunikacji publicznej. Wielu mieszkańców tych miejscowości pracuje w dużych zakładach, tj. Fabryka Mebli Łazienkowych Elita, Fabryka Wodomierzy i Ciepłomierzy Pila znajdujących się w Sztumskim Polu. Budowę takiej drogi rowerowej zaprojektowano już w kompleksowej dokumentacji przebudowy DW 603 wykonanej przez Powiat Sztumski. Ze względu na brak środków finansowych ta droga rowerowa nie została wybudowana. W załączeniu mapa poglądowa obrazująca wnioskowany odcinek (Załącznik nr 2) O wpisaniu ww. odcinków gmina Sztum wniosła na etapie opracowywania Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF Malbork-Sztum, gdyż wynika to ze Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Sztum na lata 2020-2035 przyjętej Uchwałą Rady Miejskiej w Sztumie Nr XXIII.178.2020 z dnia 26 sierpnia 2020r.	NIEUWZGLĘDNIONA	W ramach prac dotyczących struktury sieci głównych tras rowerowych o charakterze transportowym pod uwagę brano wskazania i rekomendacje przedstawione w ramach spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami miejskich obszarów funkcjonalnych oraz charakterystykę struktury przestrzennej poszczególnych obszarów. Pod uwagę wzięto w szczególności wielkość poszczególnych ośrodków w ramach układu osadniczego i tendencje demograficzne i rozwojowe w obrębie poszczególnych jednostek osadniczych oraz odległość pomiędzy tymi jednostkami. Mając na uwadze długość wnioskowane odcinka w kierunku miejscowości Biała Góra i Pieńko wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 603 oraz wyniki Raportu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 2017 roku wykonanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, w którym drodze tej nadano klasę drogi bardzo bezpiecznej, za kluczową dla struktury sieci głównych tras rowerowych obszaru funkcjonalnego uznano odcinek łączący Sztum ze Sztumskim Polem wzdłuż ulicy Żeromskiego. Wymieniony odcinek trasy rowerowej pomiędzy Białą Górą i Sztumskim Polem został natomiast wskazany jako przebieg turystycznej Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-1.
102	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	87	W tabeli 14 (s. 87-90) w wariacie WA Wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa	Należy wyjaśnić różnice pomiędzy zintegrowanym biletom, którego wdrożenie jest zakładane we wszystkich wariantach, a jednym biletom integrującym różne środki transportu publicznego na obszarze całego regionu, którego wdrożenie jest zakładane tylko w wariacie WA (s. 88).		UWZGLĘDNIONA	
103	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	87 i 198	Działania organizacyjne w wariantach WA, WB i WC, wariant WB – stabilnego rozwoju Utworzenie regionalnego zarządu transportu;	Nie zakłada utworzenia metropolitalnego zarządu transportu (ten jest przewidziany w wariacie WA), lecz regionalny zarząd transportu (s. 198). Tymczasem w ramach działań 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.2.1., 1.2.2. oraz 1.2.4. oczekuje się od samorządów powiatowych i gminnych położonych w obszarze metropolitalnym utworzenia metropolitalnego zarządu transportu publicznego (s. 205, 207, 209, 215, 217, 221).		UWZGLĘDNIONA	
104	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	88, 199, 213		Dodanie zapisu: - Utworzenie stanowiska wojewódzkiego oficera rowerowego, odpowiadającego za koordynację działań w zakresie polityki rowerowej oraz inwestycji rowerowych w skali całego województwa;	Uzupełnienie działań organizacyjnych o utworzenie stanowiska wojewódzkiego oficera rowerowego, który w ramach swoich działań koordynowałby rozwój transportu rowerowego oraz jego integrację z innymi środkami transportu. Dotychczas w strukturach UMWP funkcjonowały jedynie osoby zajmujące się turystycznym ruchem rowerowym, co rodzi ryzyko nieefektywnego wydatkowania środków na drogi rowerowe w ramach projektów transportowych przez samorządy z obszaru województwa.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	W Departamencie Turystyki funkcjonuje osoba kierownika przedsięwzięcia strategicznego Pomorskie Trasy Rowerowe, która w ramach swoich obowiązków koordynuje realizację budowy międzynarodowych tras EuroVelo 10/13 oraz EuroVelo 9. Obowiązkiem tej osoby są również zadania z zakresu rozwoju turystyki rowerowej w korytarzach tych tras. Zatem obejmują one również częściowo zakres mobilności i transportu rowerowego na tych obszarach.
105	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	88	Tabela, pkt 3 System transportu zamawianego obsługujący przewozy lokalne na terenie powiatu;	Organizowanie systemu transportu zamawianego w powiatach (mobilność na żądanie) jest bardzo trudne, z uwagi na brak odpowiednich ram prawnych dla tej formy transportu. Konieczne jest uzupełnienie listy oczekiwań wobec władz centralnych o potrzebę zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych przepisów (s. 205, 215, 217, 220).		UWZGLĘDNIONA	
106	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej, Wydział Elektromobilności	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	88, 199	Działanie 7 ; Działania w tabeli Ekologia i bezpieczeństwo	Zamiana „Zielonych Stref Ekologicznych” na „Strefy Czystego Transportu”	Poddajemy pod rozważenie zmiany nazewnictwa na Strefy Czystego Transportu, zgodnie z nomenklaturą przyjętą w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 39)	UWZGLĘDNIONA	
107	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	87-90	W tabeli 14 (s. 87-90) w wariacie WA	Założono utworzenie regionalnego i osobno metropolitalnego zarządu transportu, nie precyzując podstaw ich odrębności w zakresie wykonywanych zadań. Ten drugi ma przejąć kontraktowanie usług przewozowych, ale w jakich przewozach i których operatorów		NIEUWZGLĘDNIONA	Oba zarządy różnią się przede wszystkim charakterem przewozów, za które mają odpowiadać. Na tym etapie prac nie zdefiniowano szczegółów dotyczących kompetencji poszczególnych jednostek i ich odrębności. Na podstawie projektu ustawy metropolitalnej zarząd metropolitalny w swoim zakresie kompetencji powinien odpowiadać za organizację przewozów metropolitalnych.
108	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	89	Tab. 14. Działania organizacyjne w wariantach WA, WB i WC., pkt 8, Wariant WC - zachowawczy	Dodać: Rozwój stacji tankowania wodoru, LNG/LPG i publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych;	Z punktu widzenia trendów europejskich, każdy wariant interwencji winien zawierać jako cel wspierany instrumentem wsparcia obszar podstawowej infrastruktury w zakresie tankowania pojazdów oraz ładowania pojazdów elektrycznych, wskaźniki, które definiuje Europejski Zielony Ład, jak i konieczność dekarbonizacji transportu publicznego w Polsce - wskazując konieczność wzmocnienia tego scenariusza	NIEUWZGLĘDNIONA	Wspomiane działanie zawarte jest w tabeli 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC oraz w tabeli 14, punkt 8.
109	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	89	Tab. 14, pkt 11, Obligatoryjnie we wszystkich miejskich obszarach funkcjonalnych* oraz pozostałych miastach;	Obligatoryjnie we wszystkich miejskich obszarach funkcjonalnych* oraz pozostałych miastach, dzielnicach ;	Plany Zrównoważonej Mobilności dla dzielnic stanowią istotne uzupełnienie planów mobilności dla obszarów funkcjonalnych oraz miast.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zagadnienie właściwe dla planowania transportu na poziomie lokalnym w ramach SUMP
110	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	89	Działanie: Wdrażanie planów mobilności dla instytucji		Duże przedsiębiorstwa, centra handlowe, szpitale, szkoły oraz wydzielone obszary miasta, takie jak osiedla mieszkaniowe, zespoły przemysłowe czy obszary biznesowe generują dużą liczbę podróży, w tym realizowanych samochodem. Skutkami tego ruchu są m.in. zatłoczenie komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki, problemy z parkowaniem – uciążliwe dla dojeżdżających do generatorów ruchu pracowników, klientów, uczniów, studentów oraz mieszkańców obszaru. Do złagodzenia tych niekorzystnych zjawisk może przyczynić się realizacja tzw. planów mobilności stosowanych w celu zmiany zachowań komunikacyjnych osób w kierunku ograniczania podróży wykonywanych samochodem.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zagadnienie właściwe dla planowania transportu na poziomie lokalnym w ramach SUMP
111	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	91	4.5. Założenia kształtowania oferty przewozowej PTZ w wariantach WA, WB, WC "częstości kursowania"	Należy wskazać, do jakich dni tygodnia (powszednich, sobót, niedziel) odnoszą się przyjęte w założeniach kształtowania oferty przewozowej PTZ częstości kursowania na poszczególnych rodzajach linii komunikacyjnych. Zakładając, że odnoszą się do dni powszednich, należałoby określić wartości minimalne w poszczególnych modelach dla weekendów.		UWZGLĘDNIONA	Przyjęte założenia odnoszą się do dni powszednich. Dodano zapis w opacowaniu
112	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	93	Tab. 17 Kategorie linii kolejowych i odpowiadające im częstości obsługi	Brak określenia kategorii linii i odpowiadającej jej klasy częstości dla linii kolejowej RPK-26 w wariacie WB. Należy domniemywać, że linia ta jest uwzględniana w wariacie WB, gdyż jest w nim uwzględniany lokalny węzeł integracyjny Kosakowo Centrum (s. 77).		NIEUWZGLĘDNIONA	Dla zachowania spójności dodano dopisek do węzła Kosakowo, że dotyczy tylko WA. Ze względu na założenia wariantu WB nie uwzględniono obsługi linii jako użyteczności publicznej.
113	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	93	Tab. 17. Kategorie linii kolejowych i odpowiadające im częstości obsługi.	Dodanie pozycji: Linia sezonowa RPK-22 Słupsk – Ustka WA -; WB - WC II	Linia RPK-22 Słupsk – Ustka wskazana jest do realizacji jako linia komplementarna całoroczna w wariantach WA i WB. Natomiast w wariacie WC wskazany jest brak realizacji. Tym samym niezbędne jest dodanie takiej linii jako linię sezonową tak, aby w przypadku wystąpienia wariantu WC była ona realizowana jako linia sezonowa z częstością II.	UWZGLĘDNIONA	
114	UG Słupsk	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	93	Tab. 17. Kategorie linii kolejowych i odpowiadające im częstości obsługi.	Dodanie pozycji: Linia sezonowa RPK-22 Słupsk – Ustka WA -; WB - WC II	Linia RPK-22 Słupsk – Ustka wskazana jest do realizacji jako linia komplementarna całoroczna w wariantach WA i WB. Natomiast w wariacie WC wskazany jest brak realizacji. Tym samym niezbędne jest dodanie takiej linii jako linię sezonową tak, aby w przypadku wystąpienia wariantu WC była ona realizowana jako linia sezonowa z częstością II.	UWZGLĘDNIONA	
115	UM Ustka	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	93	Tab. 19 RPK-22 Słupsk – Ustka WA- III, WB- III	RPK-22 Słupsk – Ustka WA-II, WB- II, WC-III	W kolumnach wariantów WA (dynamiczny) i WB (stabilny rozwój) proszę wpisać klasę częstości „II”. Aktualne trendy związane z wykorzystaniem transportu zbiorowego sugerują wzrost zainteresowania tą formą komunikacji dlatego konieczne jest utrzymanie, a w przyszłości zwiększenie częstotliwości połączeń. W kolumnie wariantu WC (zachowawczego) proszę wpisać klasę częstości „III”. Utrzymanie połączeń kolejowych Słupsk – Ustka jest priorytetem dla Miasta Ustka oraz Samorządów Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk – Ustka niezależnie od przyjętego wariantu.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano dodatkową linię kolejową w WC jako sezonową o tym samym przebiegu.
116	Gmina Brusy	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	96	Tab. 18. Kategorie linii autobusowych i odpowiadające im części obsługi	Wpisanie linii autobusowej uzupełniającej Brusy-Czersk	Połączenie planowanego przystanku integracyjnego w Brusach z lokalnym węzłem integracyjnym pozwoli na zwiększenie możliwości dostępności mieszkańców gminy Brusy z sieciami transportowymi województwa pomorskiego	NIEUWZGLĘDNIONA	Połączenie Brusy - Czersk może usprawnić dostęp mieszkańców Brus do Starogardu i Tczewa, jednak połączenie to jest wewnątrzpowiatowe i nie łączy ośrodka powiatowego z siedzibą gminy (ta jak jest w przypadku np. Lębork - Teba).

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSEK	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
117	UG Kobylnica	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	97, 99, 100	Tab. 18 Linia 22-50 Słupsk – (Sławno/Koszalin/Darłowo)	powinna być uwzględniona w linii podstawowych	Biorąc pod uwagę należenie ruchu przedstawione na stronie 113 oraz znaczenie ciągu komunikacyjnego zasadnym jest zaliczenie przedmiotowego połączenia do kategorii przewozów podstawowych	NIEUWZGLĘDNIONA	Linia ta jest prowadzona równolegle do linii kolejowej, zatem co do zasady zaliczana jest do linii alternatywnych.
118	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	106 - 123		Uzupełnienie modelu ruchu o transport rowerowy	Nasze zdziwienie budzi niekompletny model ruchu omawiany na stronach 106 - 123. Model uwzględnia analizę i prognozowane w zależności od wariantu w podziale na kolej, autobus miejski lub trolejbus, tramwaj oraz autobus regionalny (ujęte razem jako transport zbiorowy) oraz transport indywidualny zrownany z samochodem. Nie ujęto w ogóle roweru. Model transportu w rozbiu na transport zbiorowy, transport indywidualny oraz mobilność aktywną (ruch pieszy oraz rowerowy) powinien być podstawą prognozowania podziału zadań transportowych także w ujęciu regionalnym. Zdziwienie nasze jest tym większe, że analiza została przygotowana w oparciu o badanie zrealizowane przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej. Jest dla nas ogromnym zawodem, że organizacja skupiająca wybitnych naukowców i praktyków pomija ten aspekt transportu.	NIEUWZGLĘDNIONA	Na chwilę obecną nie ma metody, za pomocą której można w sposób wiarygodny odwzorować ruch rowerowy w skali regionalnej. Zagadnienie związane z modelami transportu rowerowego jest rozważane na poziomie lokalnym (miast), gdzie rowery stanowią jeden z podstawowych środków transportu, w skali województwa obecnie jest to jednak niemożliwe.
119	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	110	Tab. 20. Wyniki prognoz ruchu pasażerskiego	Zastanawiające jest, dlaczego łączny przewidywany na rok 2030 popyt na usługi w transporcie publicznym i prywatnym jest większy w wariantach WD (985,87 mln pasażerów), niż w wariantach WA (980,80 mln), WB (980,08 mln) i WC (981,32 mln) (s. 110).		KOMENTARZ	Przeanalizowano zjawisko oraz poprawność działania modelu. Model wskazuje właściwe wartości, dla każdego z wariantów ogólna liczba podróży jest stała (pominięto we wstępnych założeniach ruch wzbudzony), a wskazany popyt na poszczególne środki transportu wynika z podjętych działań. Odpowiadając na pytanie: Na otrzymane wartości wpływają dwa czynniki: Pierwszy to działania zwiększające liczbę podróży transportem zbiorowym i tym samym zmniejszanie podróży transportem indywidualnym (następuje spadek w TI i wzrost w TZ). Inną konsekwencją działań jest zmiana liczby przesiadek pomiędzy środkami transportu zbiorowego, która zmniejsza się w WA, WB, WC względem WD, a tym samym liczba przejazdów jest także zmniejszona (zmiażdżenie dwóch przejazdów z jedną przesiadką, wykonywany jest jeden przejazd bez przesiadki). Ostatecznie zatem sumaryczna liczba przejazdów ulega zmniejszeniu.
120	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	112	Rys. 28	Na rys. 28 przedstawiono prawdopodobnie prognozowaną strukturę modalną podróży, a nie podział zadań przewozowych, dzieląc transport na indywidualny i zbiorowy. Jeżeli jednak są to zadania przewozowe, to co jest nośnikiem, zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym (niestety nie sprecyzowano tego). Zadziwiający są minimalne różnice w udziałach tych dwóch rodzajów transportu w wyszczególnionych wariantach (sięgające 1,44 punktu procentowego), z których każdy zakłada dominujący udział indywidualnego transportu samochodowego (od 58,28% do 59,72%). Czy nie powinno się założyć większego zróżnicowania i zastanowić się, jakie uwarunkowania powinny być w tym celu spełnione.		UWZGLĘDNIONA	Rysunek 28 przedstawia strukturę modalną podróży - skorygowano. Uzyskane zróżnicowanie jest niskie - osiagające wzrost udziału podróży transportem zbiorowym o 2,53 pp. względem WD. Sytuacja ta wynika z trudności zmiany zachowań transportowych odwracając obecny trend wskazujący na rosnącą liczbę podróży transportem indywidualnym. Zdecydowano się wykazać realny wpływ podjętych działań, a nie ideologiczny. Przyjęte wartości nie wynikają z założeń, a z symulacji zachowań transportowych, odtworzonych dla stanu istniejącego i prognozowanych na stan 2030.
121	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	125, 134, 152			Pragniemy zwrócić uwagę, że w analizie nie pojawia się problem sezonowego ograniczenia dostępu do trójmiasta, stolicy regionu. Sezonowe korki przyczyniają się do utrudnień i wydłużonego czasu dojazdu. W miejscowościach o większym ruchu turystycznym w sezonie letnim dojazd do siedzib gmin może być znacznie dłuższy niż 20 minut.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano komentarz w rozdziale 5.2.1
122	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	130	Rys. 45 Prognoza zmian dostępności...	Usunięcie koloru	Brak jasnoniebieskiego koloru w legendzie	UWZGLĘDNIONA	
123	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	161	Pozytywnie należy ocenić poziom dostępności do miast powiatowych w szczególności indywidualnym transportem samochodowym w roku 2030 – WA. Podobnie w przypadku transportu zbiorowego uzyskane poziomy dostępności, choć są akceptowalne, to jednak zalecane jest podejmowanie działań dążących do stopniowego zwiększania dostępności transportem zbiorowym do miast powiatowych, jak i stolic gmin poprzez poszerzenie oferty przewozowej (WA).	Powstaje pytanie czy można uznać za satysfakcjonującą sytuację, w której pozytywnie ocenia się dostępność czasową do miast powiatowych tylko indywidualnym transportem samochodowym i poprzestać na zaleceniu podejmowania działań dążących do stopniowego zwiększania dostępności transportem zbiorowym do miast powiatowych, która została uznana za akceptowalną.		NIEUWZGLĘDNIONA	Dostępność do siedzib powiatów została określona jako akceptowalna (zgodna ze standardami). Stanu tego nie uznano za satysfakcjonujący i zalecono dalsze działania dążące do poprawy dostępności. Opis w opracowaniu zawiera rekomendacje w tym zakresie.
124	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	161	5.2.6. Wyniki analiz. Podobnie w przypadku transportu zbiorowego uzyskane poziomy dostępności, choć są akceptowalne, to jednak zalecane jest podejmowanie działań dążących do stopniowego zwiększania dostępności transportem zbiorowym do miast powiatowych, jak i stolic gmin poprzez poszerzenie oferty przewozowej (WA).	Podobnie w przypadku transportu zbiorowego uzyskane poziomy dostępności, choć są akceptowalne, to jednak zalecane jest podejmowanie działań dążących do stopniowego zwiększania dostępności transportem zbiorowym do miast powiatowych, jak i stolic gmin poprzez poszerzenie oferty przewozowej z dużym naciskiem na zachowanie wysokiej jakości świadczonych usług.	Problem dotyczy się zarówno transportu drogowego jak i kolejowego - problem korków, które generują opóźnienia (nie tylko w sezonie letnim), brak odpowiedniej komunikacji o utrudnieniach, opóźnieniach.	UWZGLĘDNIONA	
125	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	173, 174	4.4. Metodyka oceny. Rys. 85 oraz Rys. 86	Ujednolicenie skali na wykresach	Skala przy wykresach Wskaźniki jednostkowe emisji CO ₂ dla 2019 r. i Wskaźniki jednostkowe emisji CO ₂ dla 2030 r. powinna być taka sama (oś Y)	UWZGLĘDNIONA	
126	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	182	5.5.1., Publiczny tabor transportu zbiorowego	Należy uwzględnić możliwość rozwijania siatki połączeń i związanych z tym inwestycji wraz z rozwojem infrastruktury przystani żegluga pasażerskiej		UWZGLĘDNIONA	
127	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	183	Tab. 29, udział autobusów elektrycznych	Można mieć wątpliwości co do założonych udziałów autobusów elektrycznych w strukturze taboru autobusowego. Udziały w granicach 35–50% w liczbie autobusów można uznać za zbyt wysokie. Mniejsze wątpliwości budziłyby udziały na tym poziomie w odniesieniu do pracy eksploatacyjnej, wyrażonej liczbą wozokilometrów		NIEUWZGLĘDNIONA	Udział autobusów elektrycznych na poziomie 50% wynika z założeń przyjętych dla wariantu najbardziej optymistycznego (WA). Założono ten sam dobowy przebieg autobusu niezależnie od rodzaju napędu, by zapewnić większą porównywalność danych. Dlatego też oparto się na liczbie autobusów, z której wyprowadzono następnie szacunek kosztów ich pozyskania.
128	InnoBaltica	15.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	Inteligentne Systemy Transportowe: Budowa i wdrożenie elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM), jest regionalnym projektem realizowanym przez samorządową spółkę InnoBaltica. Wdrożenie systemu planowane jest na 2023 rok.	Budowa i wdrożenie elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM), funkcjonującego pod handlową marką FALA, jest regionalnym projektem realizowanym przez samorządową spółkę InnoBaltica. Pełne wdrożenie systemu planowane jest na 2023 rok, pierwsze funkcjonalności zostaną uruchomione w 2022 r. Uruchomienie Systemu FALA powinno być powiązane z wprowadzeniem – w miarę możliwości technicznych, organizacyjnych, prawnych i finansowych poszczególnych emitentów biletów – nowych, atrakcyjnych rozwiązań biletowo-taryfowych, które promować będą nie tylko atrakcyjność transportu publicznego jako całości, ale również FALĘ jako nowoczesny, innowacyjny system poboru opłat, pozwalający podróżnym na zaoszczędzenie opłat za przejazd (rozwiązania taryfowe dostępne przez FALĘ w modelu optymalnym powinny być tańsze niż w innych kanałach sprzedaży).	Naszym zdaniem należy wzmocnić w dokumencie pozytywny przekaz dotyczący znaczenia Systemu FALA. Stąd proponowany nowy akapit. Poza tym, w pierwszym akapicie proponujemy dwa uzupełnienia „porządkujące”.	UWZGLĘDNIONA	
129	Port Gdańsk	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	Porty i przystanie morskie Koszty działań związanych z infrastrukturą regionalnych portów i przystani morskich oszacowano na podstawie planowanych projektów do realizacji do 2030 roku. Koszty poszczególnych inwestycji oszacowane i udośćnione zostały przez poszczególne porty morskie oraz Urząd Morski w Gdyni. Z planami rozwoju morskiej energetyki wiatrowej powiązane są projekty rozbudowy portu w Gdyni dwóch portów na Środkowym Pomorzu. W Porcie Gdynia planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Poza nim planuje się budowę dwóch terminali w celu zapewnienia obsługi jednostek serwisowych offshore wind w Uście i Łebie.	Należy dodać: Ponadto Port Gdańsk posiada także predyspozycje do wykorzystania go dla potrzeb obsługi morskich farm wiatrowych		UWZGLĘDNIONA	Uwaga uwzględniona, jednak zmieniono zapis w akapicie na "W Porcie Gdańsk planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych."
130	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	Żegluga pasażerska, (...) Projekt uwzględnia również szacunek kosztów budowy infrastruktury ładowania w czterech potencjalnych lokalizacjach.	Sugerujemy wskazanie tych lokalizacji		NIEUWZGLĘDNIONA	Przyjęto 4 lokalizacje na potrzeby analiz. Na tym etapie analiz nie przysądza się o konkretnych lokalizacjach.

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
131	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	W Porcie Gdynia planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.	W Porcie Gdańsk planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.	Rada Ministrów przyjęła 1 marca 2022 r. uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Według zapisów ww. dokumentu zmieniono lokalizację terminalu instalacyjnego, w konsekwencji ma powstać w Porcie Gdańsk.	UWZGLĘDNIONA	
132	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	Porty i przystanie morskie: [...] Z planami rozwoju morskiej energetyki wiatrowej powiązane są projekty rozbudowy portu w Gdyni dwóch portów na Środkowym Pomorzu. W Porcie Gdynia planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Poza nim planuje się budowę dwóch terminali w celu zapewnienia obsługi jednostek serwisowych offshore wind w Uście i Lebie	Z planami rozwoju morskiej energetyki wiatrowej powiązane są projekty rozbudowy portu w Gdyni-Gdańsku dwóch portów na Środkowym Pomorzu. W Porcie Gdynia-Gdańsku planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Poza nim planuje się budowę dwóch terminali w Uście i Lebie – na co wskazuje KPO.	Propozycja korekty zapisów, tak aby odpowiadały sytuacji faktycznej. W dniu 1 marca 2022 r. przyjęta została przez Radę Ministrów uchwała nr 38/2022 zmieniająca uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (RM-06111-27-22), która uznaje Port Gdańsk, jako lokalizację portu instalacyjnego offshore wind w Polsce. Poszczególne porty morskie mogą być przygotowywane do pełnienia funkcji obsługowej offshore wind m.in. za sprawą zaangażowania w stosowne inwestycje podmiotów branżowych. Z tego tytułu mogą pojawiać także nowe, niewskazywane wcześniej lokalizacje portów do obsługi morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Powyższe uzasadnia doprecyzowanie w treści, że inwestycje w Portach Łeba i Ustka określone zostały w KPO. Niemniej, jak wskazano wyżej nie przekreśla to w żaden sposób pojawiania się kolejnych lokalizacji portów offshore wind.	UWZGLĘDNIONA	
133	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	188	Zgodnie z analizą literatury w analizie pominięto koszt amortyzacji, gdyż „nie ma ona związku z bieżącymi kosztami eksploatacji, lecz jest pochodną zakupów nowego taboru, który zazwyczaj nie był finansowany przez przewoźnika, lecz przez samorządy terytorialne, Krajowy Fundusz Kolejowy i ze środków unijnych. Ponadto wysokość odpisów amortyzacyjnych jest nieadekwatna do rzeczywistej żywotności taboru kolejowego22”.	Przyjęcie założenia, że nie bierze się pod uwagę kosztów amortyzacji taboru kolejowego w sytuacji, kiedy robią to operatorzy i przewoźnicy w transporcie autobusowym uniemożliwia przeprowadzenie porównań efektywności ekonomicznej obsługi poszczególnych tras przez te środki transportu.		NIEUWZGLĘDNIONA	Przywołany w opracowaniu Rys. 6 (Koszt pociągo-kilometra przewoźników kolejowych w Polsce w 2018 r. z wyłączeniem amortyzacji) stanowił ilustrację dyskusji tocznej przez ekspertów rynku kolejowego i miał za zadanie ukazanie znacznego zróżnicowania kosztów prowadzenia pociągów w przewozach regionalnych w Polsce. Finałne parametry tj. 32 PLN za poc- km pociągów regionalnych o trakcji spalinowej i 57 PLN za poc- km pociągów o trakcji elektrycznej biorą wszystkie koszty pod uwagę.
134	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	192	Bezpieczeństwo ruchu drogowego (wypadki)	powtarza się niezależnie w kilku miejscach dokumentu		NIEUWZGLĘDNIONA	Uwaga niezrozumiała
135	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	198	Tabela 36	Wybór wariantu WB, jako rekomendowanego budzi wątpliwości, nie tylko z powodu odpowiadającego mu udziału transportu zbiorowego w podróży, ale także ze względu na nie przypisanie temu wariantowi działania polegającego na powołaniu metropolitalnego zarządu transportu.		CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględniono utworzenie metropolitalnego zarządu transportu w wariantcie WB. Wybór wariantu opierał się nie tylko na wyznaczonych parametrach, ale i realności realizacji zaplanowanych działań
136	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	199	Tabela 36	Prognozując wprowadzenie do systemu transportowego województwa systemu transportu zamawianego, jako regularnego transportu zbiorowego, abstrahuje się od braku prawnych możliwości jego funkcjonowania.		UWZGLĘDNIONA	
137	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	199	Ekologia i bezpieczeństwo, Działanie: Promocja zrównoważonej mobilności i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym	Rozwój zrównoważonej mobilności i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym	Promocja zrównoważonej mobilności stanowi jeden z aspektów jej rozwoju.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis dotyczy działań miękkich, zaś rozwój jest pojęciem szerszym.
138	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	199	Ekologia i bezpieczeństwo, WB - stabilnego rozwoju: Upowszechnianie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty);	Upowszechnianie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty) .	Mikromobilność stanowi substytucyjną lub uzupełniającą funkcję w stosunku do innych środków transportu, w tym indywidualnego transportu samochodowego.	NIEUWZGLĘDNIONA	Mikromobilność (podobnie jak w wyjaśnieniu) pełni zarówno funkcję uzupełniającą (dojazdy do węzłów i przystanków) oraz alternatywną, również w przypadku gdy są to środki wypożyczone. Skorygowano zapis dla jego lepszego brzmienia nie definiując ich funkcji.
139	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	199	Ekologia i bezpieczeństwo, WB - stabilnego rozwoju: Utworzenie stanowiska powiatowego oficera rowerowego, odpowiadającego za koordynację działań w zakresie polityki pieszej i rowerowej oraz inwestycji pieszych i rowerowych;	Utworzenie stanowiska powiatowego oficera pieszej i rowerowego, odpowiadającego za koordynację działań w zakresie polityki pieszej i rowerowej oraz inwestycji pieszych i rowerowych	Zadaniem powiatowego oficera pieszej byłoby koordynowanie i rozwój przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego, opiniowanie projektów związanych z ruchem pieszym, udział w radach technicznych inwestycji związanych z infrastrukturą dla ruchu pieszego czy promowanie dobrych praktyk związanych z ruchem pieszym. Przestrzeń publiczna powinna być kształtowana przede wszystkim z myślą o ludziach, z myślą o bezpieczeństwie ich przemieszczania się.	UWZGLĘDNIONA	
140	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	199		Dofinansowanie do zakupu rowerów wspomaganych elektrycznie	Konieczne jest wprowadzanie programów dopłat do pojazdów niskoemisyjnych. Zachęta w postaci dofinansowania pozwoli na zmianę zachowań komunikacyjnych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis mieści się w ramach zakresu interwencji działania 1.1.5
141	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	200	Obligatoryjnie w miejskich obszarach funkcjonalnych;	Wdrożenie obligatoryjnie w miejskich obszarach funkcjonalnych	Zmiana stylistyki	UWZGLĘDNIONA	
142	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	203	Priorytet 1.1. ZINTEGROWANY SYSTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZBIOROWEGO I AKTYWNOŚCI MOBILNEJ	Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	Zmiana w użytym słownictwie: „aktywności mobilnej” na „mobilność aktywną”	UWZGLĘDNIONA	
143	InnoBaltica	15.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	204	Oczekiwania wobec władz centralnych: rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów,	Oczekiwania wobec władz centralnych: rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów, a także podjęcie prac studialnych zmierzających do odtworzenia linii kolejowej 212 na odcinku Bytów – Korzybie.	Obszar, przez który przebiega odc. Bytów – Korzybie, to jeden z bardziej wykluczonych komunikacyjnie obszarów nie tylko w woj. pomorskim, ale w ogóle w całej Polsce. Brak dobrej oferty transportu publicznego, przy jednoczesnym nie najwyższym stopniu rozwoju dróg w tym obszarze, stwarza poważne ryzyko nie tylko wykluczenia komunikacyjnego, ale także wykluczenia społecznego mieszkańców tego obszaru. Odbudowa LK212 Bytów – Korzybie nie jest prawdopodobna w najbliższych kilku latach, ale należy dążyć przynajmniej do tego, żeby podjęte zostały prace studialno-projektowe, które pozwolą odbudować to połączenie np. w kolejnej perspektywie finansowej UE. Idea utworzenia węzła przesiadkowego w Bytowie (która skutkowałaby zapewne uruchomieniem autobusowych linii „dowozowych” do kolei z miejscowości położonych m.in. na zachód od Bytowa) jest bez wątpienia słuszna, ale powinna być traktowana jako element do pewnego stopnia (w pewnych relacjach) tymczasowy, do „zastąpienia” w przyszłości wznowieniem przewozów kolejowych również na odc. Bytów – Korzybie.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Uwzględnione częściowo: dodano "a także podjęcie prac analitycznych nad zasadnością odtworzenia linii kolejowej nr 212 na odcinku Bytów – Korzybie,"
144	Gmina Kartuzy	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	204	Oczekiwanie wobec władz centralnych przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka - Kościerzyna - Gdynia Port wraz z przebudową odcinków linii kolejowych nr 234 Kokoszyki – Stara Piła, nr 229 Stara Piła – Gliniec – Kartuzy oraz linii kolejowej nr 214 Somonino – Kartuzy z likwidacją dwóch kolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych kat A na zbiegających się w Kartuzach liniach kolejowych nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba i nr 214 Somonino – Kartuzy ze skrzyżowaniem dróg wojewódzkich ul. Gdańskiej w Kartuzach DW nr 211 Żukowo – Nowa Dąbrowa i DW nr 224 Wejherowo – Tczew	przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna - Gdynia Port wraz z przebudową odcinków linii kolejowych: nr 234 Kokoszyki – Stara Piła, nr 229 Stara Piła – Gliniec – Kartuzy oraz linii kolejowej nr 214 Somonino – Kartuzy z likwidacją dwóch kolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych kat A na zbiegających się w Kartuzach liniach kolejowych nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba i nr 214 Somonino – Kartuzy ze skrzyżowaniem dróg wojewódzkich ul. Gdańskiej w Kartuzach DW nr 211 Żukowo – Nowa Dąbrowa i DW nr 224 Wejherowo – Tczew	Od 2017 r. trwają rozmowy i wymiana jest korespondencja dotycząca współfinansowania realizacji bezkolizyjnego skrzyżowania w Kartuzach. Obecnie jest opracowywana dokumentacja projektowa przez Gminę Kartuzy na podstawie pomocy finansowej i pełnomocnictwa udzielonego przez Samorząd Województwa Pomorskiego. W 2017r. Gmina Kartuzy podpisała z Zarządem PKP PLK SA list intencji mający na celu współpracę w celu doprowadzenia do realizacji inwestycji. Inwestycje powinna być realizowana wraz z przebudową linii kolejowej nr 214 Somonino-Kartuzy z uwagi na konieczność poprawy bezpieczeństwa w rejonie dwóch przejazdów kolejowych, jak i poprawy płynności ruchu. Po przebudowie linii kolejowych nastąpi uczynienie linii kolejowej nr 214 i planowany jest wzrost pasażerskiego ruchu kolejowego (w tym przejazdy intercity), jak i wprowadzenie towarowego ruchu kolejowego przez Kartuzy. Biorąc pod uwagę charakter miasta, które jest jednocześnie miastem powiatowym, notowane jest wysokie natężenie wewnętrznego ruchu drogowego i nawet budowa obwodnicy Kartuz nie spowoduje wyeliminowania tworzących się zatorów spowodowanych kolizyjnym skrzyżowaniem dróg wojewódzkich z liniami kolejowymi w centrum miasta. Z uwagi na planowany zakres robót, czyli planowaną budowę dwóch wiaduktów kolejowych, zasadne jest włączenie tej inwestycji do przedsięwzięcia kolejowego t.j. przebudowy linii kolejowej nr 214 Somonino-Kartuzy.	UWZGLĘDNIONA	
145	UM Malbork, OMGGS	17.03.2022, 18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	204	w Działaniu 1.1.1, rekomendacji w zakresie ukierunkowania terytorialnego – OSI	Prośba o uwzględnienie Malborka	Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie rekomendacji w zakresie ukierunkowania terytorialnego – OSI w Działaniu 1.1.1. Malbork jako miasto tracące funkcje społeczno-gospodarcze opierając się na potrzebach zgłaszanych przez mieszkańców podkreślało niejednokrotnie konieczność przywrócenia SKM do miasta lub zwiększenia liczby pociągów w/ kierunku Trójmiasta oraz ich zintegrowanie z publicznym transportem zbiorowym. Zwiększenie liczby pociągów z i do Trójmiasta stanowiłoby będzie ułatwienie w podróży dla osób pracujących i studiujących, a mieszkających w Malborku oraz na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego. Należy zwrócić szczególną uwagę na malborski węzeł przesiadkowy, ponieważ poza w/w integruje on transport również z kierunków Elbląg czy Kwidzyn.	NIEUWZGLĘDNIONA	Działanie 1.1.1 dotyczy infrastruktury liniowej transportu zbiorowego, zaś uwaga związana jest z ofertą transportu zbiorowego. Działania związane ze wspomnianym problemem uwzględnione są w działaniu 1.2.4 dotyczącym zwiększenia atrakcyjności oferty transportu publicznego zbiorowego.
146	UM Ustka	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	204	W polu „Oczekiwanie wobec władz centralnych”	wpisać: „Elektryfikacja linii kolejowej nr 405 na odcinku Słupsk – Piła”.	Przeprowadzenie elektryfikacji linii kolejowej nr 405 na odcinku Słupsk – Piła jest konieczne z uwagi na potrzebę podniesienia funkcjonalności całej linii. Która prowadzi do Miasta Ustka (odcinek Słupsk – Ustka jest zelektryfikowany). Inwestycja ta pozwoli podnieść efektywność prowadzenia kolejowego transportu zbiorowego MOFS Słupsk - Ustka z południem kraju. Aktualnie gro pociągów w tej relacji dociera na ten obszar od strony Koszalina, co wiąże się z wydłużeniem czasu podróży oraz wyższymi kosztami eksploatacyjnymi.	UWZGLĘDNIONA	
147	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	202, 218	Działanie 1.2.3. Wymiana floty pasażerskiej obsługującej połączenia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej	Zakup floty pasażerskiej obsługującej połączenia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej	Nazwa działania „Wymiana floty” sugeruje, że niemożliwe byłoby wnioskowanie o środki na zakup floty w celu tworzenia nowych połączeń wodnych.	UWZGLĘDNIONA	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
148	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	205		Postulując rolę dowozowo-odwozową środków transportu lokalnego do transportu kolejowego, jako regionalnego, abstrahuje się od odmiennych regulacji prawnych polityki taryfowej w obu rodzajach transportu, co utrudnia, a w świetle wyników badań preferencji pasażerów wręcz uniemożliwia, założoną modyfikację oferty przewozowej.		UWZGLĘDNIONA	
149	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	205	Oczekiwanie wobec samorządów gminnych: współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe	Niejasne sformułowanie		NIEUWZGLĘDNIONA	Takie rozwiązania stosowane są już w innych województwach, wymagają zgód poszczególnych samorządów lokalnych. Podyktowane są wola samorządów lokalnych dotyczącą zwiększenia liczby połączeń kolejowych. RPS nie określa szczegółowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie wyznacza kierunek.
150	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	205	Przedsięwzięcia strategiczne	Dopisać: budowa linii kolejowej: Elbląg- Nowy Dwór Gdański- Gdańsk jako działanie "Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztyn - Elbląg – Nowy Dwór Gdański - Gdańsk."	Zgodnie z zapisami str. 32 załącznika nr 1 do RPS	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres przedsięwzięcia strategicznego obejmuje inwestycje, w których finansowanie zapewnia SWP. Proponowana inwestycja została określona w ramach dokumentów strategicznych CPK i jest poza kompetencjami SWP.
151	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	205-207	Działanie 1.1.2. Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego	Uwzględnienie w Działaniu 1.1.2. : odniesienia do modernizacji przystanków transportu publicznego	Zbyt wąsko opisany zakres	UWZGLĘDNIONA	
152	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	208	Zakres interwencji - budowa nowych, rozbudowa i przebudowa istniejących węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego (np. stacje i przystanki kolejowe wraz z obiektami dworcowymi służącymi obsłudze pasażerów) wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów oraz elementami integrującymi inne podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym mobilności aktywnej oraz ogólnodostępnymi stacjami ładowania pojazdów (infrastruktura paliw alternatywnych)	Dopisać "wraz z drogami dojazdowymi do węzłów."	Drogi dojazdowe do węzła stanowią element infrastruktury i ich przebudowa/modernizacja jest konieczna dla prawidłowego funkcjonowania węzła.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres projektów węzłowych w aspekcie dróg dojazdowych do węzłów został określony w kryteriach strategicznych.
153	Urząd Miasta Sopotu	11.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	208	Działanie 1.1.3, Zakres interwencji - budowa nowych, rozbudowa i przebudowa istniejących węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego (np. stacje i przystanki kolejowe wraz z obiektami dworcowymi służącymi obsłudze pasażerów) wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów oraz elementami integrującymi inne podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym mobilności aktywnej oraz ogólnodostępnymi stacjami ładowania pojazdów (infrastruktura paliw alternatywnych)	- budowa nowych, rozbudowa i przebudowa istniejących węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego (np. stacje i przystanki kolejowe wraz z obiektami dworcowymi służącymi obsłudze pasażerów) wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów oraz elementami integrującymi inne podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym mobilności aktywnej oraz ogólnodostępnymi stacjami ładowania pojazdów (infrastruktura paliw alternatywnych) wraz z drogami dojazdowymi do węzłów.	Drogi dojazdowe do węzła stanowią element infrastruktury i ich przebudowa/modernizacja jest konieczna dla prawidłowego funkcjonowania węzła.	NIEUWZGLĘDNIONA	odniesiono się do tego aspektu w Działaniu 1.1.3. (strategiczne kryteria obligatoryjne)
154	UM Ustka	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	211	Ukierunkowanie terytorialne – obszary strategicznej interwencji	wpisać: „porty i przystanie morskie nad Bałtykiem”.	Budowa i przebudowa infrastruktury przystani żeglugi pasażerskiej konieczna jest w portach całego wybrzeża Bałtyku, a nie tylko Zatoki Gdańskiej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Proponowane w ramach projektu Programu działania odnosi się do organizacji usług mobilności w obszarze Zatoki Gdańskiej. Potrzeba ta jest uzasadniona wyczerpaniem się możliwości sprawnej obsługi transportu zbiorowego na Półwyspie Helskim. Codzienne relacje, w tym zwłaszcza w niepogodne dni powodują przeciążenie i wyczerpanie przepustowości i sprawności układu drogowo-kolejowego na tym obszarze, zwłaszcza w relacjach z Trójmiastem. W związku z tym dedykowane działanie odnosi się do problemów i wyzwań obsługi transportowej, a nie oferty turystycznej, jak ma to miejsce nad otwartym morzem.
155	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	211, 212	Działanie 1.1.4., oczekiwania wobec samorządów gminnych : - różnicowanie wysokości opłat za parkowanie w miastach w zależności od klasy ekologicznej pojazdu.	Usunąć	Wskazane oczekiwanie nie pasuje do działania 1.1.4. Budowa i przebudowa przystani żeglugi pasażerskiej	UWZGLĘDNIONA	
156	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	214-215	Działanie 1.2.1., Kryteria strategiczne, specyficzne: 1) kryterium perspektywy inwestycyjnej, oznaczające dobór takiego zakresu inwestycji, który poparty jest analizami i prognozami przewozów, by w perspektywie kilkunastu lat od jej zakończenia nie zaistniała potrzeba ponownych inwestycji polepszających sprawność i niezawodność;	dodać: w kryterium perspektywy inwestycyjnej: „...dobór takiego zakresu inwestycji który poparty jest zgodnością z dokumentem strategicznym określającym kierunki i możliwości gospodarki bez emisyjnej, szczególnie wodorowej w obszarze transportu w regionie	Powstanie dokumentu strategicznego – analizy potrzeb i potencjału rozwoju transportu na Pomorzu w oparciu o technologie bez emisyjne takie jak wodór oraz elektromobilność i zgodność zapisów tejsze strategii z długofalowymi planami inwestycyjnymi w zakresie transportu w regionie stanowią niezbędne uzupełnienie i zapewnienia parametrów trwałości inwestycji i perspektywiczności technologicznej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres interwencji w wystarczający sposób określa rodzaje taboru i systemów zasilania. W związku z tym nie ma potrzeby doprecyzowania lub odwoływania się w tym zakresie do dokumentów, które nie zostały sporządzone.
157	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	215	Oczekiwanie wobec: samorządów powiatowych współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe;	Wykreślić	Uwaga dotyczy usunięcia przedmiotowego zapisu. Zgodnie z ustawą organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych jest Marszałek i nie przewidujemy współfinansowania organizacji tych przewozów.	NIEUWZGLĘDNIONA	Takie rozwiązania stosowane są już w innych województwach, wymagają zgód poszczególnych samorządów lokalnych. Podyktowane są wola samorządów lokalnych dotyczącą zwiększenia liczby połączeń kolejowych. RPS nie określa szczegółowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie wyznacza kierunek.
158	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	215	Działanie 1.2.1., Kryteria strategiczne, Stosowane jako preferencja: 1) kryterium zgodności z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Obszaru Metropolitalnego.	dodać = projekt obejmuje zakupy zgodne z celami porozumień, których sygnatariuszem jest Samorząd Województwa Pomorskiego, takie jak Pomorska Dolina Wodorowa, czy Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki na Bałtyku”	Zgodność planów inwestycyjnych powinna być blisko skorelowana z inicjatywami strategicznymi awizowanymi i deklarowanymi dla regionu takimi jak wodór – jako nowa gałąź gospodarki w Polsce. Podejście parasolowe, które przy pogłębionej współpracy i intensyfikacji wsparcia ze strony regionu pozwoli osiągać cele niezbędne dla gospodarki Pomorza.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres interwencji w wystarczający sposób określa rodzaje taboru i systemów zasilania. W związku z tym nie ma potrzeby doprecyzowania lub odwoływania się w tym zakresie do dokumentów, które nie zostały sporządzone.
159	UG Kobylnica	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	215, 221	Oczekiwanie wobec: samorządów gminnych współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe;	Wykreślić	Uwaga dotyczy usunięcia przedmiotowego zapisu. Zgodnie z ustawą organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych jest Marszałek i nie przewidujemy współfinansowania organizacji tych przewozów.	NIEUWZGLĘDNIONA	Takie rozwiązania stosowane są już w innych województwach, wymagają zgód poszczególnych samorządów lokalnych. Podyktowane są wola samorządów lokalnych dotyczącą zwiększenia liczby połączeń kolejowych. RPS nie określa szczegółowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie wyznacza kierunek.
160	UG Słupsk	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	215, 221	Oczekiwanie wobec samorządów gminnych: współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe;	Wykreślić	Uwaga dotyczy usunięcia przedmiotowego zapisu. Zgodnie z ustawą organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych jest Marszałek i nie przewidujemy współfinansowania organizacji tych przewozów.	NIEUWZGLĘDNIONA	Takie rozwiązania stosowane są już w innych województwach, wymagają zgód poszczególnych samorządów lokalnych. Podyktowane są wola samorządów lokalnych dotyczącą zwiększenia liczby połączeń kolejowych. RPS nie określa szczegółowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie wyznacza kierunek.
161	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	220 (w uwagach wskazana błędnie 214-216)	1.2.4. Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego, Zakres interwencji	Działanie 1.2.1 Zwiększenie atrakcyjności ofert transportu zbiorowego - brak odniesienia do połączeń tramwajowych, jest tylko do kolejowych i autobusowych	Opis wymaga uzupełnienia.	UWZGLĘDNIONA	
162	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	221	Działania 1.2.5., Zakres interwencji zakup i montaż systemów nawigacji satelitarnej dla usprawniania ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu zbiorowego	O jakich systemach nawigacji satelitarnej mowa? Gdzie miałyby być montowane?		NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis powiązany jest z zapisami Działania 1.2.5., gdzie określono preferencje co do lokalizacji tego typu infrastruktury - MOF. Jednocześnie szczegółowo dotyczące rodzajów systemów nie zostały określone, zawężając interwencje m.in. do tego typu systemów.
163	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	221	Oczekiwanie wobec samorządów gminnych: współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych przez samorządy gminne w oparciu o rozwiązania systemowe	Postulując współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych przez samorządy gminne w oparciu o rozwiązania systemowe abstrahuje się od polityki państwa w stosunku do dochodów własnych tych jednostek i od nakładania na samorządy zadań bez adekwatnej rekompensaty finansowej		UWZGLĘDNIONA	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOŚKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
164	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	221	Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych współfinansowanie organizacji pasażerskich przewozów kolejowych w oparciu o rozwiązania systemowe;	Wykreślić	Uwaga dotyczy usunięcia przedmiotowego zapisu. Zgodnie z ustawą organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych jest Marszałek i nie przewidujemy współfinansowania organizacji tych przewozów.	NIEUWZGLĘDNIONA	Takie rozwiązania stosowane są już w innych województwach, wymagają zgodności poszczególnych samorządów lokalnych. Podyktowane są wola samorządów lokalnych dotyczącą zwiększenia liczby połączeń kolejowych. RPS nie określa szczegółowych rozwiązań w tym zakresie, a jedynie wyznacza kierunek.
165	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	224			Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie rekomendacji w zakresie ukierunkowania terytorialnego – OSI w Działaniu 1.1.1.1. Malbork jako miasto tracące funkcje społeczno-gospodarcze opierając się na potrzebach zgłaszanych przez mieszkańców podkreślało niejednokrotnie konieczność przywrócenia SKM do miasta lub zwiększenia liczby pociągów w/2 kierunku Trójmiasta oraz ich zintegrowanie z publicznym transportem zbiorowym. Zwiększenie liczby przewozów z i do Trójmiasta stanowiłoby ułatwienie w podróży dla osób pracujących i studiujących, a mieszkających w Malborku oraz na terenie powiatów malborskiego i sztumskiego. Należy zwrócić szczególną uwagę na malborski węzeł przesiadkowy, ponieważ poza w/w integruje on transport również z kierunków Ełbląg czy Kwidzyn.	NIEUWZGLĘDNIONA	Działanie 1.1.1 dotyczy infrastruktury liniowej transportu zbiorowego, zaś uwaga związana jest z ofertą transportu zbiorowego. Działania związane ze wspomnianym problemem uwzględnione są w działaniu 1.2.4 dotyczącym zwiększenia atrakcyjności oferty transportu zbiorowego, z wyszczególnieniem obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, zgodnie z KSRR 2030.
166	GDDKIA, Oddział w Gdańsku	15.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	225	Oczekiwanie wobec władz centralnych: "przejęcie w zarząd mostu drogowego przez Wisłę w Kieźmarku przez GDDKIA, jako pozostałości po byłej drodze krajowej nr 7"	wykreślenie	Zgodnie z Art. 10 ust. 5 Ustawy o drogach publicznych (5. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.) przyjęcie w zarząd przez GDDKIA mostu drogowego przez Wisłę w Kieźmarku, nie jest możliwe.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Zaproponowano zmianę zapisu: stworzenie mechanizmów finansowych związanych z utrzymaniem i eksploatacją obiektów mostowych na odcinkach byłych dróg krajowych, jak most drogowy przez Wisłę w Kieźmarku, jako pozostałość po byłej drodze krajowej nr 7
167	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	226	Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych Zapis aktualny: zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice”, → Nowa Dąbrowa – Lębork (droga nr 214), → Lębork (nr 56) – Strzebielino;	Wykreślić	Zgodnie z definicją drogą wojewódzką jest droga stanowiąca połączenie między miastami lub mająca znaczenie dla województwa. Droga krajowa nr 6 w zdecydowanie nie spełnia kryteriów zaliczenia jej do drogi powiatowej. Zgodnie z definicją droga powiatowa łączy miasta będące siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedziby gmin między sobą. Droga krajowa nr 6 w naszym regionie łączy Wejherowo (miasto, siedziba powiatu), Lębork (miasto, siedziba powiatu) ze Słupskiem (miasto, siedziba powiatu, i dalej Sławno (miasto, siedziba powiatu). Droga ma również znaczenie dla województwa. Tym samym nie ma żadnych podstaw do zaliczenia jej do kategorii dróg powiatowych. Zgodnie z Art. 10. Ust. 5 ustawy o drogach publicznych „Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”. Powiat słupski posiada ponad 700 km dróg powiatowych, z których duża część nie spełnia aktualnie kryteriów drogi powiatowej. Duża część przebiegu dróg posiada nawierzchnie: gruntowe, brukowe (kocie fby). Utrzymanie tak dużej sieci dróg jest często ponad możliwości finansowe powiatu.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Ustawa o drogach publicznych określa sposób postępowania z odcinkami dróg w zakresie zmiany ich kategorii. Jednocześnie w art. 6 tej ustawy zostały określone warunki, jakie mają spełniać drogi wojewódzkie. Oznacza to, że określony odcinek byłej drogi krajowej, choć automatycznie staje się drogą wojewódzką, to w sytuacji kiedy nie spełnia zapisów art. 6 ust. 1, to właściwą dla niej kategorią jest droga powiatowa lub gminna. Ze wskazanych w projekcie dokumentu odcinków wykreślono odcinek Nowa Dąbrowa - Lębork.
168	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	226	Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych Zapis aktualny: zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki” z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6 (jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główny – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki”, → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki” – Lebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6);	Wykreślić	Uzasadnionym jest pozostawienie drogi 213 na doczasowym przebiegu, który w Słupsku łączy się z drogą krajową nr 21. Powiat słupski posiada źródło finansowania przebudowy drogi nr 1139G z Programu na rzecz zwiększania szans rozwojowych Ziemi Słupskiej na lata 2019-2024. Biorąc pod uwagę postulowane pozostawienie przebiegu drogi nr 213 nie ma konieczności zaliczenia przedmiotowych dróg do kategorii wojewódzkiej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis w projektowanym dokumencie ma charakter kierunkowy. Stanowi on przesłankę do podejmowania przekształceń struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg innych niż krajowe w perspektywie roku 2030. Ma on również uzasadnienie w zapisach PZPWP 2030.
169	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	226	Działanie 2.1.1., Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych: Jest: zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków dróg wojewódzkich: -> drogi nr 221 (Gdańsk, ul. Trakt św. Wojciecha - skrzyżowania Hawła),	powinno być: zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków dróg wojewódzkich: -> drogi nr 221 (Gdańsk, ul. Trakt św. Wojciecha - skrzyżowania Hawła), po wybudowaniu Nowej Świętokrzyskiej na odcinku węzeł Kowale - Hawła.	Opis wymaga uzupełnienia.	NIEUWZGLĘDNIONA	RPS nie określa warunków zmiany kategorii odcinka drogi.
170	UM Ustka	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	227	W polu „Oczekiwanie wobec władz centralnych”	wpisać: „Budowa obwodnicy miasta Ustka w ciągu DK 21 wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Uście”.	Nowe połączenie Portu Morskiego w Uście z drogą krajową nr 21 omijające centrum Miasta Ustka, będzie strategicznym z punktu widzenia bezpieczeństwa Państwa Polskiego elementem infrastruktury transgranicznej. W związku z tym konieczne jest pilne umieszczenie inwestycji przez Generację Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w planach rozbudowy dróg krajowych. Niezbędna jest czasowa synchronizacja działań obejmujących planowaną rozbudowę portu z działaniami w zakresie zapewnienia jego dostępności komunikacyjnej. Należy również pamiętać, że od tego zależy też rozwój strategicznej branży energetycznej, morskich farm wiatrowych, których serwis ma się odbywać m.in. z portu w Uście.	UWZGLĘDNIONA	
171	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	228	Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych Zapis aktualny: zaliczenie do dróg powiatowych wybranych odcinków drogi krajowej nr 6 po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) - tj. odcinków: → granica województwa – węzeł „Sycewice”, → Nowa Dąbrowa – Lębork (droga nr 214), → Lębork (nr 56) – Strzebielino;	Wykreślić	Zgodnie z definicją drogą wojewódzką jest droga stanowiąca połączenie między miastami lub mająca znaczenie dla województwa. Droga krajowa nr 6 w zdecydowanie nie spełnia kryteriów zaliczenia jej do drogi powiatowej. Zgodnie z definicją droga powiatowa łączy miasta będące siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedziby gmin między sobą. Droga krajowa nr 6 w naszym regionie łączy Wejherowo (miasto, siedziba powiatu), Lębork (miasto, siedziba powiatu) ze Słupskiem (miasto, siedziba powiatu, i dalej Sławno (miasto, siedziba powiatu). Droga ma również znaczenie dla województwa. Tym samym nie ma żadnych podstaw do zaliczenia jej do kategorii dróg powiatowych. Zgodnie z Art. 10. Ust. 5 ustawy o drogach publicznych „Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”. Powiat słupski posiada ponad 700 km dróg powiatowych, z których duża część nie spełnia aktualnie kryteriów drogi powiatowej. Duża część przebiegu dróg posiada nawierzchnie: gruntowe, brukowe (kocie fby). Utrzymanie tak dużej sieci dróg jest często ponad możliwości finansowe powiatu.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Ustawa o drogach publicznych określa sposób postępowania z odcinkami dróg w zakresie zmiany ich kategorii. Jednocześnie w art. 6 tej ustawy zostały określone warunki, jakie mają spełniać drogi wojewódzkie. Oznacza to, że określony odcinek byłej drogi krajowej, choć automatycznie staje się drogą wojewódzką, to w sytuacji kiedy nie spełnia zapisów art. 6 ust. 1, to właściwą dla niej kategorią jest droga powiatowa lub gminna. Ze wskazanych w projekcie dokumentu odcinków wykreślono odcinek Nowa Dąbrowa - Lębork.
172	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	229	Oczekiwanie wobec samorządów powiatowych Zapis aktualny: zaliczenie do dróg wojewódzkich wybranych odcinków dróg powiatowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Słupsk) jako wiążących projektowany węzeł drogowy „Bobrowniki” z drogami wojewódzką nr 213 i obecną drogą krajową nr 6 (jako nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 211 (Słupsk - Nowa Dąbrowa) – tj. odcinków: → drogi nr 1139G (droga nr 213) Główny – Wielka Wieś – droga S6 węzeł „Bobrowniki”, → drogi nr 1140G droga S6 węzeł „Bobrowniki” – Lebień – Stara Dąbrowa (droga nr 6);	Wykreślić	Uzasadnionym jest pozostawienie drogi 213 na doczasowym przebiegu, który w Słupsku łączy się z drogą krajową nr 21. Powiat słupski posiada źródło finansowania przebudowy drogi nr 1139G z Programu na rzecz zwiększania szans rozwojowych Ziemi Słupskiej na lata 2019-2024. Biorąc pod uwagę postulowane pozostawienie przebiegu drogi nr 213 nie ma konieczności zaliczenia przedmiotowych dróg do kategorii wojewódzkiej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis w projektowanym dokumencie ma charakter kierunkowy. Stanowi on przesłankę do podejmowania przekształceń struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg innych niż krajowe w perspektywie roku 2030. Ma on również uzasadnienie w zapisach PZPWP 2030.
173	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	229	Przedsięwzięcia strategiczne	Dodanie nowego przedsięwzięcia strategicznego „Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta – etap u Via Maris”	Przedsięwzięcie budowy OPAT wymienione zostało w „Zestawieniu działań w wybranym wariantcie WB” jako pozycja 52 na str. 195. Dodatkowo otrzymało ono rangę przedsięwzięcia strategicznego, co jest zrozumiałe i uzasadnione, biorąc pod uwagę krytyczne znaczenie tej drogi zarówno dla gospodarki regionu (skomunikowanie terenów Doliny Logistycznej portu morskiego w Gdyni), jak i rozwiązania coraz bardziej skrajnych problemów komunikacyjnych, którym podlegają dziesiątki tysięcy mieszkańców bardzo dynamicznie rozwijających się osiedli na terenie Rumi, Redy i południowych części powiatu puckiego, a w sezonie letnim, także turysty. Obecna droga krajowa nr 6 na terenie Rumi i Redy jest, jak wynika z diagnozy przedstawionej w RPT, drogą najbardziej obciążoną ruchem drogą województwa (poza obwodnicą Trójmiasta), znaczenie wyprzedzając autostradę A1! Występują tu największe straty czasu przejazdu, na czym cierpią także mieszkańcy Wejherowa i okolicznych terenów wiejskich. Problemy te będą jedynie narastały, biorąc pod uwagę wynikające z realizowanych planów zabudowy, prognozy bardzo silnego wzrostu liczby mieszkańców tego obszaru. Oddanie do użytku Trasy Kaszubskiej nie zredukuję tego problemu w wyrażnej skali, ponieważ będą z niej korzystać jedynie kierowcy udający się z/do destynacji na zachód od Wejherowa, którzy nie generują głównej części ruchu. Nieprzejeźdnosc dzisiejszej drogi krajowej, a także równoległych do niej dróg powiatowych i gminnych będzie więc narastać. Należy więc jako cel stawiać sobie budowę drogi, tak jak zostało to sformułowane na stronie 195 i nie okrajać tego celu do formy występującej na stronie 229 (czyli tylko przedsięwzięcia dokumentacyjnego). Należy utrzymać spójność dokumentu, logikę interwencji i zapewnić realizację najpoważniejszych potrzeb, rozwiązanie najpoważniejszych problemów transportowych województwa, co osiągnąć można wyłącznie budując OPAT (fragment Via Maris), tak jak przewidziano budowę 4 innych obwodnic dużych ośrodków miejskich.	NIEUWZGLĘDNIONA	Na tym etapie za przedsięwzięcie strategiczne uznano sporządzenie dokumentacji projektowej. W ramach zadania związanego z Via Maris wraz z południowym obejściem Władysława miedzi się OPAT. Wyniki tych dokumentacji będą przesłane zarówno o ich przebiegu, szacowanych kosztach, kategorii drogi i jej roli w transporcie regionalnym. Na podstawie tych wniosków będą podejmowane stosowne działania związane z redefinicją przedsięwzięć strategicznych i ich zakresu, a w konsekwencji przesłania co do potrzeby zmian RPS.
174	UM Ustka	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	231	W polu „Oczekiwanie wobec władz centralnych”	wpisać: „Budowa obwodnicy miasta Ustka w ciągu DK 21 wraz z dojazdem do Portu Morskiego w Uście”.	Nowe połączenie Portu Morskiego w Uście z drogą krajową nr 21 omijające centrum Miasta Ustka, będzie strategicznym z punktu widzenia bezpieczeństwa Państwa Polskiego elementem infrastruktury transgranicznej. W związku z tym konieczne jest pilne umieszczenie inwestycji przez Generację Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w planach rozbudowy dróg krajowych. Niezbędna jest czasowa synchronizacja działań obejmujących planowaną rozbudowę portu z działaniami w zakresie zapewnienia jego dostępności komunikacyjnej. Należy również pamiętać, że od tego zależy też rozwój strategicznej branży energetycznej, morskich farm wiatrowych, których serwis ma się odbywać m.in. z portu w Uście.	UWZGLĘDNIONA	
175	UM Malbork	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	232	6.3 Działania, Przedsięwzięcia strategiczne	budowa obwodnicy Malborka	Budowa obwodnicy znalazła się wśród przedsięwzięć oczekiwanych od władz centralnych, jednak nie znalazła się wśród wskazanych w dokumencie przedsięwzięć strategicznych. Obwodnica Malborka jest przygotowana dokumentacyjnie. W związku z powyższym wydawać by się mogło, że ta inwestycja będzie traktowana jako priorytet wśród władz regionalnych i znajdzie się na liście przedsięwzięć strategicznych rekomendowanych do wsparcia. Miasto Malbork zgłosiło zasadność realizacji w/w zadania inwestycyjnego w trakcie konsultacji Programu Budowy Dróg Krajowych, co zaznaczono w raporcie pokonsultacyjnym. Inwestycja budowy obwodnicy miasta jest dla niezwykle istotna z uwagi na rozwój gospodarczy miasta i wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężkich. Miasto przygotowało szereg analiz w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej, z których wynika, że dopóki nie nastąpi poprawa w zakresie dostępności komunikacyjnej miasta, Malbork ma ograniczone szanse na ulokowanie kapitału przez liczących się inwestorów. Podsumowując, budowa nowoczesnej drogi to poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, ale również poprawa atrakcyjności przyległych terenów zachęcających potencjalnych inwestorów, a w konsekwencji wzrost rozwoju gospodarczego regionu.	NIEUWZGLĘDNIONA	Określone w dokumencie przedsięwzięcia strategiczne identyfikowane są przez pryzmat kompetencji SWP. Tym sposobem obwodnica Malborka w ciągu drogi krajowej nie może uzyskać statusu przedsięwzięcia strategicznego. Jest jednak ona bardzo ważnym oczekiwaniem wobec władz centralnych.
176	Powiat słupski	16.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	234	Obszary współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej Zapis aktualny: zaliczenie do dróg powiatowych odcinka drogi wojewódzkiej nr 208 Barcino – Wielin – DW nr 205 (Województwo Zachodniopomorskie),	Wykreślić	Droga posiada aktualnie stan zły/bardzo zły w prawie całym przebiegu (zgodnie z mapą na stronie 78 załącznika nr 1 do RPS). Przedmiotowa droga jest bardzo istotna dla zachodniej części województwa pomorskiego, a w szczególności dla obszarów, które posiadają najbardziej niekorzystną dostępność transportem indywidualnym siedzib powiatów. W tym regionie występuje największa „biała plama” zgodnie z rys. 59. Prognoza zmian dostępności transportem indywidualnym siedzib powiatów w roku 2030 – wariant W0 (str. 144). Analogicznie sytuacja wygląda z dostępnością transportem indywidualnym do siedzib gmin (rys. 68 str 153). Przyczyną wykluczenia obszaru jest m.in. właśnie bardzo zły stan techniczny drogi wojewódzkiej 208, który zniechęca do przemieszczania się nią”. Mając na uwadze powyższe uzasadnienie jest pozostawienie drogi jako drogi wojewódzkiej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis w projektowanym dokumencie ma charakter kierunkowy. Stanowi on przesłankę do podejmowania przekształceń struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg innych niż krajowe w perspektywie roku 2030. Ma on również uzasadnienie w zapisach PZPWP 2030.

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
177	UG Kępcice	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	234	Obszary współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej zaliczenie do dróg powiatowych odcinka drogi wojewódzkiej nr 208 Barcino – Wielin – DW nr 205 (Województwo Zachodniopomorskie),	Wykreślić	W nawiązaniu do uwagi nr 2, gdzie wskazano strategiczne znaczenie DW 208 dla rozwoju części woj. pomorskiego i skomunikowania z woj. zachodniopomorskim wskazujemy, że niezasadnym jest obniżanie kategorii DW do kategorii drogi powiatowej. Misją działalności samorządu woj. pomorskiego jest m.in. zrównoważony rozwój całego woj., niedyskryminowanie żadnego z regionów czy subregionów, w tym ze względu na dostępność komunikacyjną i mobilność. DW 208 przebiega przez dwa województwa: pomorskie i zachodniopomorskie. Woj. zachodniopomorskie od kilku lat modernizuje odcinki DW 208 zlokalizowane na swoim obszarze, co przyczynia się do rozwoju ekonomiczno-społecznego tego obszaru. Przebudowa/modernizacja części DW 208 po stronie woj. pomorskiego byłaby kompatybilna z działaniami ościennych samorządów. Mając na uwadze powyższe wnosimy o pozostawienie drogi jako drogi wojewódzkiej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis w projektowanym dokumencie ma charakter kierunkowy. Stanowi on przesłankę do podejmowania przedsięwzięcia struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg innych niż krajowe w perspektywie roku 2030. Ma on również uzasadnienie w zapisach PZPWP 2030.
178	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	237	Działanie 2.2.4., Kryteria strategiczne, 3) kryterium dostosowania do potrzeb klientów, oznaczające ze za wyborem lokalizacji stacji ładowania lub punktu ładowania przemawia możliwość zagospodarowania czasu kierowcom oczekującym na zakończenie procesu ładowania;	dodać w pkt.3: „stacje tankowania wodoru i CNG/LNG” zgodnie z kryterium dostosowania do potrzeb klientów i operatorów transportu	Spełnienie kryterium dostępności a więc podejścia popytowego dla kierunków inwestycyjnych i ich lokalizacji a także kryterium uniwersalności, za którym stoi możliwość wyboru technologii i sposobu realizacji celów związanych z wdrażaniem alternatywnego i bezemisyjnego transportu. Znaczenie parametru zgodności zapewnia trwałość inwestycji i perspektywiczności technologicznej zaplanowanych i zastosowanych rozwiązań, zgodnych z najlepszymi praktykami światowymi i europejskimi.	UWZGLĘDNIONA	
179	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	237	Działanie 2.2.4., Kryteria strategiczne, 5) kryterium uniwersalności, oznaczające możliwość ładowania pojazdów bez względu na rodzaj wtyczki oraz poziom mocy;	W pkt.5 spełniając kryterium uniwersalności: dodać stację tankowania wodoru i CNG/LNG	Spełnienie kryterium dostępności a więc podejścia popytowego dla kierunków inwestycyjnych i ich lokalizacji a także kryterium uniwersalności, za którym stoi możliwość wyboru technologii i sposobu realizacji celów związanych z wdrażaniem alternatywnego i bezemisyjnego transportu. Znaczenie parametru zgodności zapewnia trwałość inwestycji i perspektywiczności technologicznej zaplanowanych i zastosowanych rozwiązań, zgodnych z najlepszymi praktykami światowymi i europejskimi.	UWZGLĘDNIONA	
180	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	237	Działanie 2.2.4., Kryteria strategiczne, 6) kryterium zgodności ze strategiami/planami elektromobilności dla miejskich obszarów funkcjonalnych lub powiatów;	Pkt.6 kryterium zgodności: dodać: zgodność z dokumentem strategicznym określającym kierunki i możliwości gospodarki bez emisyjnej szczególnie wodorowej w obszarze transportu w regionie	Spełnienie kryterium dostępności a więc podejścia popytowego dla kierunków inwestycyjnych i ich lokalizacji a także kryterium uniwersalności, za którym stoi możliwość wyboru technologii i sposobu realizacji celów związanych z wdrażaniem alternatywnego i bezemisyjnego transportu. Znaczenie parametru zgodności zapewnia trwałość inwestycji i perspektywiczności technologicznej zaplanowanych i zastosowanych rozwiązań, zgodnych z najlepszymi praktykami światowymi i europejskimi.	NIEUWZGLĘDNIONA	Proponowane kryterium odnosi się do dokumentu strategicznego, którego w systemie dokumentów regionalnych SWP nie posiada. Do tej pory nie zapadły przesądzenia w tym zakresie. Odwoływanie się w kryteriach do nieistniejącego dokumentu spowodowałoby, że kryterium nie miałoby żadnego znaczenia.
181	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	236-237	Działanie 2.2.4., Kryteria strategiczne, Stosowane jako preferencja: 1) brak.	Stosowane jako preferencja: dodać „zgodność z celami porozumień, których sygnatariuszem jest Samorząd Województwa Pomorskiego, takie jak Pomorska Dolina Wodorowa, czy Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki na Bałtyku”	Adresowanie wsparcia winno być zgodne z celami tychże porozumień, ze względu na zakres, ryzyka i kapitałochłonność projektów infrastrukturalnych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres interwencji w wystarczający sposób określa rodzaje taboru i systemów zasilania. W związku z tym nie ma potrzeby doprecyzowania lub odwoływania się w tym zakresie do dokumentów, które nie zostały sporządzone.
182	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, Wydział Elektromobilności	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	237	Kryteria strategiczne 4) kryterium zgodności z wymogami Dyrektywy 2014/94/EU	Kryteria strategiczne 4a) kryterium zgodności z wymogami Dyrektywy 2014/94/EU w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych; 4b) kryterium zgodności z obecnie opracowywanym rozporządzeniem PE i Rady UE w sprawie Infrastruktury Paliw Alternatywnych	Obecnie toczą się w Unii Europejskiej prace nad rozporządzeniem AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation, które wkrótce zastąpi Dyrektywę 2014/94/EU. Do tego warto przy samym numerze Dyrektywy dopisać jej nazwę.	UWZGLĘDNIONA	
183	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, Wydział Elektromobilności	22.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	237	kryterium powiązania interwencji z realizacją działań świadomościowych w zakresie elektromobilności;	kryterium powiązania interwencji z realizacją działań świadomościowych w zakresie elektromobilności;	Literalówka	UWZGLĘDNIONA	
184	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	240	Oczekiwanie wobec: – władz centralnych (...) – budowa Portu Centralnego w Gdańsku; – budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni;	Propozycja usunięcia w treści odniesień do ww. projektów albo ew. wskazanie ich w ramach nowego wiersza w tabeli, który odnosiłby się do oczekiwań formułowanych względem inwestorów branżowych. Przedmiotowa zmiana przyczyni się do zapewnienia zgodności treści z sytuacją faktyczną.	Budowa, rozbudowa, modernizacja etc. terminali przeładunkowych znajduje się w gestii operatorów cargo. Inwestycje w Port Centralny i Port Zewnętrzny zrealizowane zostaną w przypadku zainteresowania ze strony podmiotów branżowych. Nie są to inwestycje stricte rządowe, przez co nie znajduje się uzasadnienia do tego, aby projekty te wykazywane były w części określającej oczekiwania wobec władz centralnych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Oba porty morskie są spółkami Skarbu Państwa, w związku z tym bezpośredni nadzór nad nimi sprawuje Minister Aktywów Państwowych, stanowiący organ władzy centralnej.
185	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	240	Oczekiwanie wobec: – władz centralnych (...) przeprowadzenie projektu pilotażowego w portach TEN-T (Gdańsk lub Gdynia) służącego ocenie efektywności budowy instalacji do zasilania statków na nabrzeżu energią elektryczną.	Postuluje się usunięcie z treści odniesienia do niej w obecnym kształcie.	Przytoczona aktywność znajduje się poza zakresem właściwości władz centralnych oraz administracji morskiej – w związku z czym postuluje się usunięcie z treści odniesienia do niej w obecnym kształcie.	NIEUWZGLĘDNIONA	Oba porty morskie są spółkami Skarbu Państwa, w związku z tym bezpośredni nadzór nad nimi sprawuje Minister Aktywów Państwowych, stanowiący organ władzy centralnej.
186	Urząd Miasta Sopotu, OMGGS	11.03.2022, 18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	249	Działanie 4.2.1, Zakres interwencji: – tworzenie platform e-usług publicznych mających na celu cyfryzację procesu konsultacji społecznych i udziału społeczeństwa w opracowaniu i realizacji polityk publicznych;	– tworzenie platform e-usług publicznych mających na celu cyfryzację procesu obsługi interesantów, konsultacji społecznych i udziału społeczeństwa w opracowaniu i realizacji polityk publicznych;	Platformy do obsługi zdalnej interesantów są wciąż w wielu gminach słabo rozwinięte. Pandemia COVID-19 ujawniła zarówno te niedobory, jak i wskazała konieczność dalszego rozwoju systemu	UWZGLĘDNIONA	
187	Urząd Miasta Sopotu, OMGGS	11.03.2022, 18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	251	Działanie 4.2.2. Zakres interwencji: - pozyskanie, aktualizacja, cyfryzacja dokumentów i rejestrów danych na potrzeby m.in. planowania przestrzennego, geodezji i kartografii, infrastruktury, ochrony środowiska (w skali lokalnej i regionalnej)	-- pozyskanie, aktualizacja, cyfryzacja dokumentów i rejestrów danych na potrzeby m.in. planowania przestrzennego, geodezji i kartografii, infrastruktury, ochrony środowiska (w skali lokalnej i regionalnej) oraz wdrożenie systemów informacyjnych	Wdrażanie systemów pozwoli na wykorzystanie zdigitalizowanych danych do zarządzania, a także umożliwi ich dysyminację wśród interesantów. Zebranie kompleksowych i aktualnych danych w jednym miejscu pozwala na szybszy dostęp i sprawniejsze zarządzanie jednostką.	UWZGLĘDNIONA	
188	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	262	Tabela 39. Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T	Zmiana liczby przedsięwzięć z "1" na "2"	Zmiana ta jest niezbędną konsekwencją zmiany postulowanej w punkcie wyżej. Ponadto z przyczyn ważności OPAT/Via Maris również opisanych wyżej, niedopuszczalne jest pominięcie kosztów tego zadania, jako jedynego przedsięwzięcia strategicznego. Nieokreślenie kosztów zadania w dokumencie strategicznym, sugeruje niskie prawdopodobieństwo dążenia do jego realizacji.	NIEUWZGLĘDNIONA	Uwaga niezasadna w związku z odrzuceniem uwagi wcześniejszej. Dodatkowo w ramach działania 2.1.2. został określony pakiet przedsięwzięć dokumentacyjnych, w ramach którego są cztery zadania. Łącznie składają się one na jedno przedsięwzięcie strategiczne.
189	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	262	Tabela 39. Działanie 2.1.2. Budowa nowych odcinków dróg łączących węzły drogowe w sieci TEN-T	wpisanie konkretnej wartości szacunkowej przedsięwzięć w działaniu 2.1.2, w tym konkretnej kwoty szacunkowego udziału środków z budżetu SWP	Zmiana ta jest niezbędną konsekwencją zmiany postulowanej w punkcie wyżej. Ponadto z przyczyn ważności OPAT/Via Maris również opisanych wyżej, niedopuszczalne jest pominięcie kosztów tego zadania, jako jedynego przedsięwzięcia strategicznego. Nieokreślenie kosztów zadania w dokumencie strategicznym, sugeruje niskie prawdopodobieństwo dążenia do jego realizacji.	NIEUWZGLĘDNIONA	Na tym etapie za przedsięwzięcie strategiczne uznano sporządzenie dokumentacji projektowej. W ramach zadania związanego z Via Maris wraz z południowym obejściem Władysławowa mieści się OPAT. Wyniki tych dokumentacji będą przesądzać zarówno o ich przebiegu, szacowanych kosztach, kategorii drogi i jej roli w transporcie regionalnym. Na podstawie tych wniosków będą podejmowane stosowne działania związane z redefinicją przedsięwzięć strategicznych i ich zakresu, a w konsekwencji przesądzenia co do potrzeby zmian RPS. Dodatkowo wspomniana kwota nie jest znana na tym etapie prac.
190	InnoBaltica	15.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	268	Nazwa przedsięwzięcia strategicznego: Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym - budowa elektrycznej platformy zintegrowanych usług mobilności (FALA); Termin realizacji 2018-2022 Zakres: Przedmiotem projektu jest budowa i wdrożenie elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM), która pozwoli optymalnie zaplanować i opłacić podróż koleją (wszystkie pociągi regionalne i aglomeracyjne na obszarze funkcjonowania FALI) oraz komunikacją lokalną na obszarze, na którym realizowane są kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze aglomeracyjnym lub wojewódzkim.	Nazwa przedsięwzięcia strategicznego: Zwiększenie dostępności regionalnego Termin realizacji: 2018 – 2023 Zakres: Przedmiotem projektu jest budowa i wdrożenie elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM), która pozwoli optymalnie zaplanować i opłacić podróż koleją (wszystkie pociągi regionalne i aglomeracyjne na obszarze funkcjonowania FALI) oraz komunikacją lokalną na obszarze, na którym realizowane są kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze aglomeracyjnym lub wojewódzkim.	Zmiana zapisów nt. pociągów ma charakter porządkujący. Biorąc pod uwagę zasięg funkcjonowania systemu FALA (dwa odcinki, na których organizatorem PTZ jest woj. kujawsko-pomorskie: Czersk-Szlachta i Chojnice-Silno), na dzień dzisiejszy operatorem kolejowym funkcjonującym w FALI będzie również Arriva RP, a operator tych odcinków na okres od grudnia 2022 r. zostanie wyłoniony w planowanym na najbliższy czas przetargu. Również w najbliższym czasie planowany jest przetarg na obsługę linii PKM i tras do Kartuz/Kościerzyny. W naszej ocenie, proponowany przez nas zapis jest „bezpieczniejszy”. Poza tym, proponujemy porządkującą zmianę daty uruchomienia FALI.	UWZGLĘDNIONA	
191	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	269	Nazwa przedsięwzięcia strategicznego: Pakiet przedsięwzięć dokumentacyjnych w zakresie spójności drogowej projektowanych węzłów drogowych sieci TEN-T. Termin realizacji: 2022-2030+	Termin realizacji powinien zostać skrócony do maksymalnie 2025, a dla OPAT/Via Maris do 2023	Jest to jedyny przedsięwzięcie strategiczne z nieokreślonym konkretnie terminem realizacji. Określenie „2030+” wykracza poza ramy czasowe samego RPS, sugeruje to więc, że faktycznie jego realizacja nie jest przewidziana.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Zmieniono rok realizacji dokumentu do 2027
192	UM Rumia, OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	269	Nazwa przedsięwzięcia strategicznego: Pakiet przedsięwzięć dokumentacyjnych w zakresie spójności drogowej projektowanych węzłów drogowych sieci TEN-T. Zakres: Via Maris wraz z południowym obejściem Władysławowa	Via Maris wraz z południowym obejściem Władysławowa (wraz z równoległym przebiegiem rowerowej trasy transportowej).	Znaczenie trasy dla zrównoważonej mobilności mieszkańców północnej części aglomeracji trójmiejskiej, uzasadnia, a wręcz czyni koniecznym, budowę równoległej transportowej trasy rowerowej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres realizacyjny przedsięwzięcia strategicznego (w tym ewentualnej trasy rowerowej) będzie wynikał z przyjętych parametrów technicznych oraz przebiegu nowego połączenia drogowego. Na obecnym etapie, podstawową strukturę przestrzenną sieci dróg rowerowych o charakterze transportowym zawierają odpowiednie mapy w RPS. Nie wskazują one takiej trasy wzdłuż nieokreślonego na obecnym etapie przebiegu nowego połączenia drogowego (Via Maris)

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
193	UM Rumia, OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	270		Dodanie nowego przedsięwzięcia strategicznego „Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta jako fragmentu przyszłej Via Maris” wraz z zaznaczeniem, że części przedsięwzięcia będzie też budowa rowerowej trasy transportowej na tym odcinku – lub doprecyzowanie opisu przedsięwzięcia na stronie 269	W tekście RPS występuje niespójność dotycząca realizacji OPAT. Na stronie 76 OPAT jest wymieniona wśród „regionalnych i lokalnych działań inwestycyjnych”. Na stronie 195 również jest mowa o jej budowie (jako regionalne przedsięwzięcie strategiczne). Na stronie 227 sfinansowanie budowy Via Maris (którę część ma być OPAT) jest oczekiwaniami wobec władz centralnych. Na stronie 229 występuje ona jedynie w pakiecie przedsięwzięć dokumentacyjnych (jako fragment Via Maris). Na stronach 242 i 246 wskazuje się budowę OPAT jako oczekiwanie wobec władz centralnych. Wreszcie na stronie 269 w zakresie przedsięwzięcia pn. „Pakiet przedsięwzięć dokumentacyjnych w zakresie spójności drogowej projektowanych węzłów drogowych sieci TEN-T”, wymienia się: „Przygotowanie dokumentacyjne i realizacja: – Via Maris wraz południowym obejściem Władysławowa.”. Zapisy te, jak wyżej wspomniano, nie są ze sobą spójne (sam fakt pojawienia się słowa „realizacja” w przedsięwzięciu dokumentacyjnym powoduje niejasność, zwłaszcza w odniesieniu do szerszego w/w kontekstu). Z dokumentu winno jasno wynikać, czy OPAT/Via Maris jest planowana do realizacji, czy nie i kto bierze za to odpowiedzialność. Przedsięwzięcie budowy OPAT wymienione zostało w „Zestawieniu działań w wybranym wariancie WB” jako pozycja 52 str. 195. Dodatkowo otrzymano one rangę przedsięwzięcia strategicznego, co jest zrozumiałe i uzasadnione, biorąc pod uwagę krytyczne znaczenie tej drogi zarówno dla gospodarki regionu (skomunikowanie terenów Doliny Logistycznej portu morskiego w Gdyni), jak i rozwiązania coraz bardziej skrajnych problemów komunikacyjnych, którym podlegają dziesiątki tysięcy mieszkańców bardzo dynamicznie rozwijających się osiedli na terenie Rumi, Redy i południowych części powiatu puckiego, a w sezonie letnim, także turysty. Obecna droga krajowa nr 6 na terenie Rumi i Redy jest, jak wynika z diagnozy przedstawionej w RPT, drugą najbardziej obciążoną ruchem drogą województwa (poza obwodnicą Trójmiasta), znacznie wyprzedzając autostradę A1! Występują tu największe straty czasu przejazdu, na czym cierpią także mieszkańcy Wejherowa i okolicznych terenów wiejskich. Problemy te będą jedynie narastały, biorąc pod uwagę wynikające z realizowanych planów zabudowy, prognozy bardzo silnego wzrostu liczby mieszkańców tego obszaru. Oddanie do użytku Trasy Kaszubskiej nie zredukuję tego problemu w wyrażonej skali, ponieważ będą z niej korzystały jedynie kierowcy udający się z/do destynacji na zachód od Wejherowa, którzy nie generują głównej części ruchu. Nieprzejeźność dzisiejszej drogi krajowej, a także równoległych do niej dróg powiatowych i gminnych będzie więc tylko narastać. Należy więc jako cel stawiać sobie budowę drogi, tak jak zostało to sformułowane na stronie 195 i nie okrajać tego celu do formy występującej na stronie 229. Należy utrzymać spójność dokumentu, logikę interwencji i zapewnić realizację najważniejszych potrzeb, rozwiązanie najważniejszych problemów transportowych województwa, co osiągnąć można wyłącznie budując OPAT (fragment Via Maris), tak jak przewidziano budowę 4 innych obwodnic dużo mniejszych ośrodków miejskich. Znaczenie trasy dla zrównoważonej mobilności mieszkańców północnej części aglomeracji trójmiejskiej, uzasadnia, a wręcz czyni koniecznym, budowę równoległej do OPAT/Via Maris transportowej trasy rowerowej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Na tym etapie za przedsięwzięcie strategiczne uznano sporządzenie dokumentacji projektowej. Wyniki tych dokumentacji będą przesądzać zarówno o ich przebiegu, szacowanych kosztach, kategorii drogi i jej roli w transporcie regionalnym. Na podstawie tych wniosków będą podejmowane stosowne działania związane z redefinicją przedsięwzięć strategicznych i ich zakresu, a w konsekwencji przesądzenia co do potrzeby zmian RPS.
194	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	276		Działania 1.1.2.2.: Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych	Źródłem danych dot. wskaźnika produktu powinno być PKT Gdynia	UWZGLĘDNIONA	
195	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	278		Działanie 1.2.2.: Liczba zakupionych jednostek nisko- lub zeroemisyjnego taboru wykorzystywanego w autobusowym transporcie zbiorowym oraz Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym.	Czy wskaźniki produktu odnoszą się także do miejskiego transportu zbiorowego? Dlaczego źródłem danych dot. pierwszego wskaźnika mają być powiaty, a drugiego – JST? Wartości docelowe wskaźników odnoszą się do całego województwa – czy nie powinny być ustalone dla poszczególnych organizatorów transportu, gmin lub powiatów?	UWZGLĘDNIONA	Wskaźniki odnoszą się również do miejskiego transportu zbiorowego. Wskaźnik zawarty w dokumencie dotyczy całego województwa. Dla wskaźników, dla których jest to zasadne (również w odniesieniu do uwadżonych w uwadze wskaźników), parametry będą uszczegółowione (np. na obszary, jednostki, środki transportu).
196	ZKM Gdynia	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	278		Działanie 1.2.4.: Długość nowo wytyczonych odcinków linii autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych na obszarach wcześniej nieobsługiwanych, Liczba nowych połączeń w transporcie zbiorowym autobusowym między siedzibą gminy a siedzibą powiatu oraz Długość wytyczonych nowych linii transportu wodnego.	Wskaźniki produktu nie wydają się najlepszymi sposobami pomiaru wzrostu atrakcyjności oferty transportu zbiorowego. Osiągnięcie założonych wartości docelowych nie musi gwarantować, że nowa oferta będzie atrakcyjna (może być wykorzystywana w znikomym zakresie. Ponadto może być tworzona kosztem ograniczeń dotychczasowej oferty.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zgodnie z metodyką dla każdego działania zostały określone wskaźniki produktu. Parametrem określającym wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego są właściwe wskaźniki rezultatu wyznaczone dla poszczególnych priorytetów.
197	PKP PLK	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	295	Tab. 52 Metryka ryzyka występowania przeszkód w procesie planistyczno-projektowym	Dodanie w tabeli kolejnej przyczyny oraz skutku, która może wpływać na realizację inwestycji: Przyczyna: nieprawidłowa gospodarka przestrzenna i chaotyczna zabudowa terenów Skutek: większe koszty ponoszone na realizację i utrzymanie infrastruktury	Lokalizacja zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie eksploatowanej infrastruktury kolejowej powoduje powstawanie konfliktów przestrzennych oraz narażenie mieszkańców nowych powstałych osiedli na negatywne oddziaływanie hałasu i drgań. Skutkuje to koniecznością ponoszenia przez zarządców infrastruktury transportowej coraz większych kosztów ponoszonych na minimalizowanie uciążliwości akustycznych. Przekłada się to bezpośrednio na zwiększenie kosztów realizacji i utrzymania infrastruktury. W dalszej kolejności zjawisko to może generować ograniczenia w możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej oraz brak możliwości jej rozbudowania, a tym samym poprawy i zwiększenia przepustowości.	UWZGLĘDNIONA	
198	Pomorska Rada Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych	10.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	całość dokumentu		Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął w dniu 03.02.2022 projekt Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji dla Województwa Pomorskiego 2030, którego częścią jest Regionalny Plan Transportowy. Program ten swoją strukturą treści jest jednak podporządkowany zakresowi RPT. Przekazany w lutym 2022 do konsultacji społecznych materiał składa się z Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji (obj. 305str. w tym 85 rysunków, w znacznej części nieczytelnych i 56 tabel) oraz załączników: zał.1. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportu (obj. 200str. w tym 83 rysunki i 49 tabel); zał.2. Uwarunkowania i diagnoza stanu w zakresie cyfryzacji; zał.3. Wybrany wariant rozwoju transportu regionalnego wraz z inwestycjami krajowymi; Proces społecznych konsultacji zaplanowany został do 18 marca 2022. Na kolejną konferencję konsultacyjną w dniu 03.03.22 zaprosił Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk a otwarcia spotkania dokonał Wicemarszałek WP Leszek Bonna. Wprowadzenia do tematu dokonał Krzysztof Czopek, Dyrektor Wydziału Infrastruktury UM WP, (wydziału nadzorującego przebieg przygotowania RPS i RPT) a następnie pracownicy biura autorskiego wyłożyli podstawowe założenia opracowania. Opracowanie uzyskało ogromną liczbę uwag i uwag, w tym mowa o rowerach i hulajnogach na przystankach) jak i różne „wadze” (np. budowa PKM II Gdańsk Południe). Podkreślić trzeba z uznaniem ujęcie w RPT działań organizacyjnych jak i wskazania na konieczność dokonywania ocen wpływu planowanych funkcji (zagospodarowania przestrzennego) na kształtowanie potrzeb transportowych a także ujęcie w RPT, postulowanego od lat, powołania regionalnego (metropolitane) zarządu transportu o pełnych kompetencjach (mam nadzieję). Wskazano także na potrzebę wdrożenia systemów analiz mobilności (badania ruchu) i diagnostyki infrastruktury transportowej. Podstawowe wyzwania w zakresie systemu transportu sformułowane prawidłowo – ma być: dostępny, spójny i sprawny, bezpieczny, ekologiczny i zrównoważony, efektywny. W RPS słusznie stwierdza się, że diagnoza stanu istniejącego jest podstawą planowania systemu transportu. Ale niezbędnym elementem musi być też docelowa koncepcja systemu.	Niestety w RPS (RPT) dla Woj.Pom.2030 brak jest docelowej koncepcji sieci kolejowej – ta zapisana jest w zobowiązaniach Samorządu Województwa Pomorskiego 2030 (priorytet 1.1. str.203). Nie przekonuje informacja, że brak krajowej, docelowej koncepcji sieci kolejowej uniemożliwia opracowanie koncepcji regionalnej bowiem w programowaniu rozwoju sieci PTZ podstawą jest prognoza wielkości potoków ruchu pasażerskiego. Inną sprawą jest program rozwoju sieci „wypełniającej” docelową koncepcję stosownie do potrzeb. Docelowa sieć musi być zdefiniowana planistycznie i technicznie w postaci „korytarzy” rezerwujących teren, z oczywistą potrzebą elastyczności w myśli zasady przestrzegania zdrowego rozsądku i wyobraźni inżynierskiej. Podsystem kolejowy zawsze był traktowany jako podstawa funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot i regionie Pomorza ze względu na uwarunkowania przestrzenne. Wprawdzie udział transportu kolejowego w podróży PTZ wynosił zaledwie 11,22% (rok 2019) to jest on niewątpliwie znacznie większy w pracy przewozowej liczonej w pasażero-kilometrach. Sądzę iż wynosi on aktualnie ok. 20% a w dobrze zaprojektowanym i prawidłowo funkcjonującym systemie Publicznego Transportu Zbiorowego może to być ok. 30-35%. A zatem, niestety, brak było podstaw do opracowania wiarygodnej prognozy ruchu, „modal splitu” uwzględniającego wszystkie podsystemy transportu, obliczenia spodziewanej pracy przewozowej (liczby wozokm) i wielkości floty (taboru) potrzebnej w latach przyszłych. W RPS wskazuje się na potrzebę (konieczność) wykorzystania potencjału infrastruktury jakim dysponuje PKP i jest to oczywiście słuszne, ale powinien być zachowany zdrowy rozsądek przy wybieraniu działań na listę strategii. To dotyczy nie tylko kolei. W tabeli zawierającej zestawienie działań w wybranym wariancie WB (ok.135 pozycji) mamy ok. 50 węzłów integracyjnych i przystanków różnej wagi np. budowę metropolitane węzła integracyjnego w Luzinie (poz. 71, str.196) i budowę przystanku zintegrowanego w Kępicach (poz.98, str.196) – (nie mam nic przeciw podejmowaniu tych zadań), ale jako jedna występuje w tabeli pozycja 116- rozbudowa sieci tramwajowej w Gdańsku (w tym tunel pod Motławą) ok. 22 km kosztem ok. 3,5mld zł łącznie z buspasami w Gdańsku i Gdyni (dłaczego razem?) Brak jest uzasadnienia dla szeregu działań jak choćby przekonywującego uzasadnienia dla rewitalizacji by-pasa kartuskiego (Kolei Kokoszkowskiej) uznanej za przedsięwzięcie strategiczne (kosztem 89,1 +55,9 = ok. 150 mln zł), czy też rewitalizacji linii Pruszcz Gdańsk – Stara Piła. Wśród przedsięwzięć strategicznych wymienia się PKM II Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Południe i słusznie, a nie wymienia się przygotowania tras Pomorskiej Kolei Aglomeracyjnej do Kępy Oksywskiej (Kosakowo) i Gdyni Zachód (Wiczlino) – nie przemawia do mnie, że jest małe prawdopodobieństwo, że Rząd III RP zapłaci za te przedsięwzięcia. Podobnie nie widzę uzasadnienia dla rewitalizacji i modernizacji helskiego korytarza kolejowego, chyba, że ma być to działanie niewiele kosztujące na przykład podejście „klastrowe” w jej formułowaniu. W opracowaniu można znaleźć ponadto kilkadziesiąt nieścisłości (błędów) różnej wagi ale pozostawiam je docekiwości innych (czytelników).	Komentarz	Dziękujemy za opinię. 1. W opracowaniu wskazano konieczność opracowania „Koncepcji rozwoju sieci kolejowej w województwie pomorskim”, w której uszczegółowione zostaną aspekty związane z rozwojem transportu kolejowego w województwie. 2. Model ruchu i prognozy zostały opracowane na podstawie dostępnych danych i materiałów. Niestety w związku z obecnymi ograniczeniami nie było możliwe wykonanie badań. W ramach planowanych aktualizacji modelu (dokument ma charakter ciągły) będziemy uwzględniać bardziej aktualne wyniki pozyskane na podstawie badań. 3. Poza listą inwestycji, konieczne jest również uwzględnienie zapisów w tabelach z kryteriami (rozdział 6). Uwzględnienie tych zapisów pozwoli na wybór inwestycji z zachowaniem „zdrowego rozsądku”. 4. Inwestycje w zakresie transportu miejskiego są opisane bardzo ogólnie ze względu na regionalny charakter dokumentu. 5. Wyszczególnione w dokumencie inwestycje wynikają z założeń polityki transportowej określonej w projekcie dokumentu. Są one uwarunkowane z jednej strony planami inwestycyjnymi zarządców infrastruktury krajowej z drugiej strony potrzebami w zakresie obsługi transportowej regionu wskazywanymi przez wielu interesariuszy i ekspertów. Przykładowo przywołane działania w zakresie tzw. bajpasu kartuskiego podyktowane są okolicznościami wieloletniego opóźnienia w realizacji przebudowy i elektryfikacji linii kolejowej nr 201. W celu zapewnienia ciągłości oferty przewozowej między Gdańskiem a Kartuzami w trakcie prowadzonej inwestycji przez PKP PLK, konieczne jest przeprowadzenie remontu nieczynnych odcinków linii kolejowych na trasie Gdańsk Kiełpinek - Gdańsk Kokoski - Stara Piła oraz Stara Piła - Gliniec. Także w związku z rozważaną budową linii kolejowej tzw. PKM Gdańsk Południe pojawiła się potrzeba rozważenia możliwości połączenia nowo projektowanej linii kolejowej z istniejącą siecią kolejową, w tym wypadku linią 229 na odcinku Pruszcz Gdański - Stara Piła. Umożliwi to w przyszłości w przypadku realizacji tej inwestycji zbudowanie nowej oferty przewozowej do obsługi obszarów podlegających intensywnym procesom suburbanizacji. 6. PKA do północnych dzielnic: Gdyni i Kosakowa oraz połączenie Gdynia – Wiczlino - Bojano uwzględnione została w przedsięwzięciach krajowych (rozdział 3.3, tab. 9, pozycja 44 oraz 50). 7. W dokumencie zawarte są (poza rozwijem transportu zbiorowego) aspekty związane z uklarowaniem rozwoju transportu indywidualnego (w tym paliw alternatywnych). Wspomniane aspekty zostały więc uwzględnione.
199	OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	uwaga ogólna		Pomorska Kolej Metropolitalna - pojawia się w działaniach jako "dokumentacja". Należy zweryfikować, czy PKM nie zamierza się starać się o środki finansowe z obecnej perspektywy	Konieczna weryfikacja	NIEUWZGLĘDNIONA	Na obecnym etapie nie jest określone źródło finansowania przedsięwzięcia oraz termin jego realizacji. Być może przesądzenia w tym zakresie nastąpią w ramach procesu aktualizacji dokumentu RPS/RPT, a przede wszystkim w wyniku zakończenia prac nad dokumentacją STES.
200	OMGG	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	uwaga ogólna		W RPS brak zadań zaplanowanych do realizacji przez Gminę Miasta Gdańsk w zakresie zadań: - Modernizacja przystanków komunikacji publicznej poprzez doposażenie ich w elementy infrastruktury technicznej (1.-Wydłużenie, zmiana lokalizacji i zmiana organizacji ruchu wybranych przystanków komunikacji miejskiej, - Doposażenie przystanków w niezbędną infrastrukturę techniczno- informacyjną) - Modernizacja i przebudowa istniejących linii tramwajowych w celu skrócenia czasu przejazdu (1. Radiowe Sterowanie Zwrotnicami, 2. wymiana zwrotnic i rozjazdów 3. Budowa torów odstawczych)	Opis wymaga uzupełnienia	UWZGLĘDNIONA	
						Brak w RPS wszystkich zadań zaplanowanych do realizacji przez Gminę Miasta Gdańsk w zakresie układu drogowego: - Przebudowa ul. Kielnieńskiej - Nowa Jabłoniowa - Nowa Świętokrzyska (po opracowaniu nowej dokumentacji dla budowy ulicy z linią PKM Południe) - Przebudowa ul. Malczewskiego - Rewaloryzacja ulicy Długiej i Długiego Targu - Budowa ulic Turzykowej i Czerwińskiego wraz z kanalizacją deszczową			

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSEK	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSEKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
201	OMGGS	18.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	uwaga ogólna		<ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja drogowych obiektów inżynierskich - Program Jasniesz Gdańsk - Budowa ul. Nowej Kiełpińskiej - Rozbudowa ul. Kartuskiej od Otomińskiej do granicy miasta - Rozbudowa ul. Budowlanych od ronda turbinowego do skrzyżowania z ul. Jesienną - Rewaloryzacja ulic Głównego Miasta - Modernizacja nawierzchni dróg na terenie Gdańska - Sygnalizacja świetlna i zarządzanie ruchem - Budowa i przebudowa dróg lokalnych w różnych dzielnicach miasta - Przebudowa skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich, ul. Bena oraz ul. Dąbrowskiego - Budowa ul. Nowa Olchowa - Budowa ul. Nowej Opackiej w Gdańsku - Poprawa obsługi komunikacyjnej Przymorza - Rozwój strefy płatnego parkowania na terenie Miasta Gdańska - Nowa Gdańska - Budowa ul. Nowej Spacerowej wraz z Tunelem pod Pacholkiem - Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej - ZADANIE 3 	Opis wymaga uzupełnienia	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Do działania planuje się dodać nowe przedsięwzięcie strategiczne lub rozszerzyć istniejące dotyczące dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatów. Uwzględniono inwestycje mające znaczący wpływ na transport regionalny.
202	Port Gdańsk	17.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji oraz Zał. Nr 1 Transport	Uwaga ogólna		Dokumentowi głównemu wraz z załącznikami brakuje formalnego/strategicznego charakteru. Jak się wydaje, wydzwięk po przeczytaniu dokumentu, Port Gdańsk pokazywany jest przez pryzmat planowanego Portu Centralnego. Naszym zdaniem brakuje aktualnej charakterystyki Portu Gdańsk – można skorzystać z materiałów zamieszczonych na stronie internetowej Portu Gdańsk www.portgdansk.pl oraz informacji zawartych w „Strategii Portu Gdańsk 2030” z perspektywą do 2050 r., zamieszczonej na stronie internetowej Portu.		NIEUWZGLĘDNIONA	W dokumencie w wystarczającym stopniu uwzględniono uwarunkowania wynikające z funkcjonowania w regionie dwóch portów o postawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.
203	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	5	Skróty: PEP - Polityka Energetyczna Polski	PEP2040 - Polityka energetyczna Polski do 2040 r.	Zmieniono na właściwy zapis nazwy dokumentu. Dalej w dokumencie tj. str. 18 umieszczono właściwy zapis zarówno nazwy dokumentu, jak i skrótów.	UWZGLĘDNIONA	
204	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku	14.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	9	Dostępność zrównoważonych, alternatywnych rodzajów transportu-bardziej zrównoważona i zdrowa mobilność między miastami i w miastach	Proponowany zapis przez RDLP Gdańsk „Dostępność zrównoważonych, alternatywnych rodzajów transportu-bardziej zrównoważona i zdrowa mobilność między miastami oraz obszarami wiejskimi i w ich granicach”.	Zakup rowerów elektrycznych i montaż dodatkowych stacji ładowania na obszarach mniej zurbanizowanych tj. terenach wiejskich, obrzeżach miast znacznie poprawi komunikację i transport z tych terenów i przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczeń środowiska	NIEUWZGLĘDNIONA	Uwaga dotyczy zapisów pochodzących z dokumentów strategicznych poziomu centralnego. Są one uwarunkowaniem dla formułowania treści dokumentów regionalnych, stąd nie mamy możliwości modyfikowania ich zapisów.
205	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	11	Rys. 1	zaznaczyć linię kolejową Szymankowo - Nowy Dwór Gdański nr 256, choć na str. 26 jest mowa o odbudowie tej linii (w chwili obecnej na jednym z odcinków toru zostały zdemontowane) natomiast na str. 84 jest już ujęta ta linia w zakresie prędkości („maksymalne prędkości na liniach kolejowych...).	Niespójne z istniejącymi zapisami na str. 84	NIEUWZGLĘDNIONA	Wspomniany rysunek dotyczy infrastruktury sieci TEN-T linia kolejowa 256 nie należy do sieci TEN-T w związku z czym nie jest zaznaczona na mapie. Mapa na stronie 84 zawiera wszystkie linie kolejowe w województwie.
206	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zał. Nr 1 Transport	13	Do 2022 r. porty morskie w Gdańsku i Gdyni, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe.	W nadchodzących latach porty morskie w Gdańsku i Gdyni, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe.	Inwestycje w portach i terminalach planowane są też po 2022 r. – w związku z czym zachodzi konieczność skorygowania zapisów w dokumencie. Proponuje się zapis odnoszący do nadchodzących lat.	UWZGLĘDNIONA	
207	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	18	1.2. Krajowe dokumenty strategiczne	Polityka energetyczna Polski do 2040 r.	Zmiana redakcyjna. Zmieniono na właściwy zapis nazwy dokumentu.	UWZGLĘDNIONA	
208	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	18-19	Za globalną miarę realizacji tego celu przyjęto niżej wymienione wskaźniki: <ul style="list-style-type: none"> - ok 56% węgla w wytwarzaniu energii elektrycznej w 2030 r., - 23% OZE w finalnym zużyciu energii brutto w 2030 r., - wdrożenie energetyki jądrowej w 2033 r., - ograniczenie emisji CO₂ o 30% do 2030 r. (w stosunku do 1990 r.), - wzrost efektywności energetycznej o 23% do 2030 r. (w stosunku do prognoz energii pierwotnej z 2007 r.), 	Za globalną miarę realizacji tego celu przyjęto niżej wymienione wskaźniki: <ul style="list-style-type: none"> - nie więcej niż 56% węgla w wytwarzaniu energii elektrycznej w 2030 r., - co najmniej 23% OZE w finalnym zużyciu energii brutto w 2030 r., - wdrożenie energetyki jądrowej w 2033 r., - ograniczenie emisji GHG o 30% do 2030 r. (w stosunku do 1990 r.), - wzrost efektywności energetycznej o 23% do 2030 r. (w stosunku do prognoz zużycia energii pierwotnej z 2007 r.). 	Zmieniono według zapisów PEP2040.	UWZGLĘDNIONA	
209	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Strategii i Planowania Transformacji Klimatycznej, Wydział Polityki Energetycznej	22.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	19	Krajowy Plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030	Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030	Zmiana redakcyjna.	UWZGLĘDNIONA	
210	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	24	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje ponadregionalne: 201, „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II”	Proponujemy zmienić zapis na „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”	Zgodnie z obowiązującym dokumentem KPK 2014-2020. Projekt jest fazowany na obie perspektywy (140-20 oraz 21-27).	NIEUWZGLĘDNIONA	W projektowanym dokumencie nazwy inwestycji są spójne z obowiązującymi dokumentami.
211	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	24	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje ponadregionalne: 213, „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego” – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel”	Proponujemy dodać „**” (gwiazdkę).	Zgodnie z opisem do tabeli Inwestycje zrealizowane oznaczono „**” (gwiazdką).	UWZGLĘDNIONA	
212	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	24	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: 405, „Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa - Słupsk - Ustka”	Proponujemy dodać „**” (gwiazdkę).	Zgodnie z opisem do tabeli Inwestycje zrealizowane oznaczono „**” (gwiazdką).	UWZGLĘDNIONA	
213	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	24	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: 207, „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa -Malbork”	Proponujemy dodać „**” (gwiazdkę).	Zgodnie z opisem do tabeli Inwestycje zrealizowane oznaczono „**” (gwiazdką).	NIEUWZGLĘDNIONA	Inwestycja nie jest jeszcze zrealizowana

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
214	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: 229, „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Teba, odcinek Gliniec – Kartuzy”	Proponujemy usunąć projekt	Projekt nieujęty na liście KPK jako samodzielny projekt, został włączony do projektu ponadregionalnego. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano dopisek pod tabelą
215	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: 211/212, Lista R, „Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów”	Proponujemy zmianę listy „R” na „P” dla projektu	Projekt ujęty na liście podstawowej KPK i jest obecnie realizowany w zakresie studialnym	NIEUWZGLĘDNIONA	Usunięto kolumnę „Lista”, ze względu na zbyt dużą szczegółowość.
216	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: Numer linii: brak, Lista: brak, „Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska”	Proponujemy wskazanie listy jako „P” dla projektu	Projekt jest na liście podstawowej KPK i jest obecnie realizowany w zakresie studialnym.	NIEUWZGLĘDNIONA	Usunięto kolumnę „Lista”, ze względu na zbyt dużą szczegółowość.
217	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne: Numer linii: brak, Lista: brak, „Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej”	Proponujemy wskazanie listy jako „P” dla projektu	Projekt jest na liście podstawowej KPK i jest obecnie realizowany w zakresie studialnym.	NIEUWZGLĘDNIONA	Usunięto kolumnę „Lista”, ze względu na zbyt dużą szczegółowość.
218	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	1.3.2. Infrastruktura transportu kolejowego Tab. 3 Inwestycje w zakresie linii kolejowych planowane na obszarze województwa pomorskiego w KPK, Inwestycje regionalne:	Proponujemy dodać projekt: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel” i wskazanie listy jako „P”	Projekt ujęty na liście projektów regionalnych KPK na liście podstawowej i jest obecnie realizowany w zakresie studialnym.	NIEUWZGLĘDNIONA	W aktualnie obowiązującym dokumencie nie ma takiej inwestycji. Inwestycja jest uwzględniona w dokumencie na podstawie zapisów w Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK.
219	PKP PLK	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	25	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku: Dokument jest jeszcze w trakcie opracowania. Celem niniejszego dokumentu jest określenie.....(..)	Proponujemy skreślić zdanie „Dokument jest jeszcze w trakcie opracowania.”	Dokument został zatwierdzony przez Zarząd PKP PLK S.A. w dniu 29 czerwca 2021 r.	UWZGLĘDNIONA	
220	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	25	W części PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku	Proponuje się wykreślenie sformułowania: „Dokument jest jeszcze w trakcie opracowania.”	Dokument został już przyjęty przez Zarząd PKP PLK S.A.	UWZGLĘDNIONA	
221	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	27	Rys. 4. Planowane inwestycje krajowe w zakresie infrastruktury kolejowej	Proponuje się korektę przebiegu linii CPK – (plik z danym w załączeniu).	W załączeniu przesyłam zapis elektroniczny obszarów korytarzowych położonych na terenie województwa pomorskiego, które podlegały analizie w SSL. Docelowe przebiegi linii kolejowych, analizowane w ramach STEŚ, nie wykraczają poza ich granice.	UWZGLĘDNIONA	
222	Port Gdańsk	17.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	28	Tab. 5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego planowane na obszarze województwa pomorskiego.	Należy zmienić nagłówek tabeli, aby nie wskazywał że jest to zamknięty katalog planowanych inwestycji.		NIEUWZGLĘDNIONA	Zawarte w tabeli inwestycje pochodzą bezpośrednio z wyszczególnionych dokumentów. Opis tabeli nie wskazuje na to, że jest to zamknięty katalog inwestycji, ale plany inwestycyjne.
223	Port Gdańsk	17.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	28	Tab. 5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego planowane na obszarze województwa pomorskiego.	Należy dodać rozbudowę terminalu Baltic Hub 3	Należy dopisać i uwzględnić w dokumencie rozwój największego terminala kontenerowego na Morzu Bałtyckim (www.dctgdansk.pl). Cytat z informacji zawartych na stronie internetowej DCT Gdańsk Sp. z o.o.: „[...] Dzięki budowie nowego terminalu Baltic Hub 3, na terenie portu powstanie trzeci nabrzeże głębokowodne, zwiększając tym samym możliwości przeładunkowe DCT Gdańsk o 1,5 mln TEU do łącznie 4,5 mln TEU rocznie. W ramach inwestycji, której wartość wynosi 470 mln euro, powstanie nabrzeże głębokowodne o długości 717 m, głębokości 18 m oraz plac o powierzchni 36 ha. Dodatkowo, w ramach projektu Baltic Hub 3 zakupionych zostanie 8 suwnic nabrzeżowych, zdolnych do załadunku i rozładunku największych statków na świecie oraz 28 pół-automatycznych suwnic RMG, które będą zdalnie obsługiwane przez operatorów w ergonomicznie zaprojektowanych stanowiskach. Pozwoli to na stworzenie znacznie bardziej bezpiecznego, nowoczesnego i wygodnego środowiska pracy przez cały rok. Rozpoczęcie budowy nowego terminala zaplanowano na drugą połowę 2022, a jego uruchomienie przewidziane jest w połowie 2024 roku.”	UWZGLĘDNIONA	Wspomniana inwestycja nie została ujęta w przytoczonych krajowych programach rozwoju infrastruktury w województwie. Ponadto w ramach projektowanego dokumentu, porty morskie o znaczeniu krajowym uwzględnione są przede wszystkim jako uwarunkowanie rozwoju transportu regionalnego. Inwestycje związane bezpośrednio z rozwojem transportu morskiego (inwestycje wewnętrzne w portach), nie są przedmiotem projektowanego dokumentu.
224	Port Gdańsk	17.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	28	Tab. 5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego planowane na obszarze województwa pomorskiego. 1. Budowa Portu Centralnego w Gdańsku etap I, termin realizacji :2029	Budowa Portu Centralnego w Gdańsku etap I – czas realizacji 2031 z adnotacją „termin orientacyjny – w zależności od uwarunkowań rynkowych może ulec zmianie”	Podany rok 2029 nie jest spójny z danymi podawanymi wcześniej w RPS w oparciu o ww. „Koncepcję”.	UWZGLĘDNIONA	
225	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	28	Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich.	Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r. (z perspektywą do 2030 r.) w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich.	W związku z podjęciem przez RM uchwały nr 105 w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” sugeruje się skorygowanie treści poprzez usunięcie odniesienia do nieobowiązującej już Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Proponuje się utrzymanie ogólnego odwołania do Strategii Rozwoju Transportu „PRPPM2030” przygotowywany był równoległe do tworzonej przez Ministerstwo Infrastruktury, przy wsparciu ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” - i jest z nią w pełni zbieżny. Dla porównania, w dalszej części dokumentu widoczne jest już prawidłowe wskazanie: „Planowane w ramach Programu inwestycje wynikają wprost ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.”	UWZGLĘDNIONA	
226	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	28	Celem głównym Programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w kraju.	Celem głównym Programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.	Przytoczony w treści cel główny „PRPPM2030” nie jest w pełni zgodny z tym, który faktycznie przyjęty został w ww. strategicznym dokumencie rządowym – co wymaga stosownej korekty zgodnie z niniejszą propozycją.	UWZGLĘDNIONA	
227	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	28	Dla uszczegółowienia a zarazem wsparcia realizacji celu głównego Programu, sformulowano następujące cele szczegółowe, które mają charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy: (...)		W dokumencie błędnie przyporządkowano priorytety do poszczególnych celów szczegółowych. Zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów „PRPPM2030”: z celem szczegółowym nr 1 związane są priorytety nr 1-3, natomiast z celem szczegółowym nr 2 - priorytety nr 4-5. Treść dokumentu należy skorygować, zgodnie z powyższym, prawidłowym przyporządkowaniem.	UWZGLĘDNIONA	
228	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	28	W jego ramach wyznaczono przede wszystkim budowę Portu Centralnego w Gdańsku oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni.	W jego ramach wyznaczono przede wszystkim m.in. budowę Portu Centralnego w Gdańsku oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni.	„PRPPM2030” nie ogranicza się wyłącznie do rozbudowy portów Gdańsk i Gdynia w ich częściach zewnętrznych – w związku z czym proponuje się doprecyzowanie, że ww. inwestycje są przykładowe (m.in.).	UWZGLĘDNIONA	
229	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	28	Tab. 5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego planowane na obszarze województwa pomorskiego	Tab. 5. Wybrane inwestycje w zakresie infrastruktury transportu morskiego planowane na obszarze województwa pomorskiego - z planu finansowego PRPPM2030 oraz zdefiniowane w nim kierunkowo.	Propozycja doprecyzowania w treści, że widoczne w dokumencie zestawienie obejmuje różne projekty inwestycyjne - w tym te z planu finansowego „PRPPM2030”, niemniej nie ogranicza się wyłącznie do nich. Ujęte zostały w zestawieniu także projekty, które zdefiniowane zostały kierunkowo w „PRPPM2030”. Warto zauważyć, że poza projektami wymienionymi w zestawieniu planowane i realizowane są także inne inwestycje.	UWZGLĘDNIONA	
230	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	28-29		Akweny są również wykorzystywane do turystyki i rekreacji budowa marin i zapleczy pozwoli na szybszy rozwój uprawiania sportów wodnych oraz rozwoju terenów nadmorskich w kierunku atrakcji turystycznych. My jako Gmina Kosakowo planujemy budowę marin w Rewie i Mechelinkach, rozwój marin w Pogórze (Babie Doły), oraz rozwój turystyki na kanałach w rejonie Rewa-Mosty. Nadmorskie miejscowości to miejsca, które mają służyć zarówno żeglarzom, jak i mieszkańcom pozostającym cały czas na lądzie. Inwestycje są jednym z elementów akcji ożywiania terenów nadmorskich i promowania spędzania czasu wolnego nad Zatoką Pucką. Realizacja tych przedsięwzięć ma ogromne znaczenie nie tylko dla rozwoju gospodarczego naszego regionu. Wykorzystanie tak olbrzymiego waloru przyrodniczego, jakim jest Zatoka Pucka wpłynie nie tylko na wzrost osób odwiedzających nasz teren, ale także zapewni podniesienie atrakcyjności okolicy co przyczyni się do rozwoju turystyki.	Uwarunkowania odnoszą się jedynie do Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, Brakuje podrozdziału z budową marin oraz zapleczy dla turystyki wodnej, promujemy jego uzupełnienie o to zagadnienie w zakresie gmin, również Gminy Kosakowo, której tekst w zał.(brak załącznika)	NIEUWZGLĘDNIONA	W zakresie RPS nie uwzględnia się rozwoju turystyki (zawarto elementy związane z turystyką tylko w sytuacji gdy mają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie transportu).
231	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	30	Tab. 6 Inwestycje w zakresie transportu wodnego śródlądowego planowane na obszarze woj. Pom.	utworzenia nowego połączenia wodnego (Hel-Władysławowo-Trójmiasto-Kosakowo)	Brakuje Nam inwestycji utworzenia nowego połączenia wodnego (Hel-Władysławowo-Trójmiasto-Kosakowo). Nowe połączenie pozwoli na wybór alternatywy przetransportowania się na Półwysep w sezonie letnim taka połączenie jest wskazane do uruchomienia. Dodatkowo może pełnić funkcję atrakcji turystycznej, co przyciągnie wielu zwolenników.	NIEUWZGLĘDNIONA	Uwaga dotyczy dokumentu rządowego który stanowi uwarunkowanie dla rozwoju transportu w województwie. Przesądzenia w zakresie połączeń w transporcie wodnym będą miały miejsce na dalszych etapach realizacji RPS.

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
232	OMGGS	18.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	32		Dodanie do podrozdziału: Wsparcie w utworzeniu i utrzymaniu lotniska cywilnego w Kosakowie	Wsparcie w utworzeniu lotniska cywilnego w Kosakowie jest ważnym elementem rozwoju Gminy Kosakowo. Pozwoli na rozwój biznesu będzie budowała się perspektywa do nowych możliwości gospodarczych oraz przyczyni się do powstania dodatkowej alternatywy komunikacyjnej. Głównym aspektem do uruchomienia lotniska w Kosakowie jest niezbędne założenie budowy linii kolejowej doprowadzonej do Centrum Kosakowo. W chwili obecnej powstała już zatwierdzona koncepcja PKP PLK S.A., która uwzględni budowę w przyszłości połączenia Gdynia Główna - Kosakowo Złote Piaski (Mosty Zachód). To połączenie kolejowe będzie miało wpływ nie tylko na szybsze przemieszczanie się mieszkańców, ale przede wszystkim na rozwój gospodarczy naszych miejscowości.	NIEUWZGLĘDNIONA	W polityce przestrzennej województwa infrastruktura lotnicza na terenie gminy Kosakowo perspektywnie jest określona jako drugi port lotniczy, obsługujący loty komercyjne pasażerskie. Z tego względu obecna funkcja wojskowa w pełni umożliwia utrzymanie niezbędnej infrastruktury lotniczej, a w dalszej przyszłości rozwój funkcji pasażerskich w ramach lotnictwa cywilnego. Z uwagi na obecne parametry przepustowości Portu Lotniczego w Gdańsku oraz aktualne prognozy ruchu lotniczego IATA, zasadniczym celem jest utrzymanie ruchu na obecnym poziomie oraz powrót do stanu sprzed pandemii COVID-19. Rozwój funkcji lotnictwa cywilnego w Kosakowie jest zatem możliwy po wyczerpaniu się możliwości poprawy przepustowości Portu Lotniczego w Gdańsku. Stanowi to podstawowy warunek rozwoju lotniska w Kosakowie.
233	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	32	Opis w zakresie części Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskie (CPK)	Należy przenieść do rozdziału 1.3.2. Infrastruktura Transportu kolejowego	Zgodnie z treścią pkt 1.3.5 „lokalizacja samej nowej infrastruktury lotniczej nie dotyczy województwa pomorskiego, jednak elementy komponentu kolejowego będą zlokalizowane na jego obszarze.” Dokument obejmuje różne gałęzie transportu (nie tylko transport lotniczy), a na terenie województwa pomorskiego odnosi się jedynie do transportu kolejowego.	UWZGLĘDNIONA	
234	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	32	Ostatnie zdania w pierwszym akapicie	„Planowany węzeł kolejowy ma zapewnić odpowiednią integrację i powiązania sieciowe między istniejącymi liniami kolejowymi, w szczególności CMK oraz projektowaną linią KDP Warszawa-Lódź-Wrocław/Poznań (tzw. „Y”) i CMK Północ (przedłużenie CMK w kierunku Gdańska.”	1) CMK jest linią istniejącą (co zawarto w pierwszej części zdania), 2) linia nazywana nieformalnie „CMK Północ” stanowi przedłużenie CMK i będzie miała początek na stacji Korytów, 3) proponuję bardziej ogólne określenie „w kierunku Gdańska”, nie determinujące punktu zakończenia linii i uwzględniające jej potencjalne etapowanie.	UWZGLĘDNIONA	
235	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	32	W tabeli 7 w poz. 1	proponuję zmienić czas realizacji na lata 2021.-2032	Doprecyzowanie terminów realizacji budowy odcinka zlokalizowanego na terenie województwa pomorskiego.	UWZGLĘDNIONA	
236	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	32	W tabeli nr 7 w poz. 1 sformułowanie „Nowa linia kolejowa nr 5 (ciąg nr 1 CPK-Kolobrzeg/Koszalin/Ślupsk/Gdańsk)”	Proponujemy zastąpić sformułowaniem: „Odcinek Grudziądz-Gdańsk (przebiegający częściowo prawym brzegiem Wisły), stanowiący fragment nowej linii kolejowej Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz - Gdańsk położonej w ciągu nr 1 CPK – Kolobrzeg/Koszalin/Ślupsk/Gdańsk.”	Doprecyzowanie sformułowania opisu nowej linii kolejowej uwzględniające odcinek zlokalizowany na terenie województwa pomorskiego.	UWZGLĘDNIONA	
237	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	33	Rys. 7. Planowane inwestycje w zakresie rozwoju i dostępności do portów lotniczych.	Proponuję usunąć, w szczególności, jeżeli opis „Koncepcji CPK” zostanie przeniesiony do pkt 1.3.2.	1) W pkt 1.3.2 jest już mapa pokazująca wg dokumentu tzw. „linię CPK”, 2) Mapa pokazuje jedynie lokalizację Portu Lotniczego im. L. Wałęsy, w pkt 1.3.5 nie opisano żadnych inwestycji z nim związanych, 3) Budowaniem linii kolejowej CPK jest nie tylko poprawa dostępności do lotnisk (w tym CPK), ale także poprawa funkcjonowania transportu kolejowego.	UWZGLĘDNIONA	
238	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej, Wydział Elektromobilności	22.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	36	1.4. Uwarunkowania prawne	Dopisanie podpunktu o ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych	Ustawa nakłada obowiązki na samorządy oraz organy administracji państwowej w zakresie użytkowania pojazdów elektrycznych lub napędzanych na gaz ziemny, także przy wykonywaniu zadania publicznego transportu zbiorowego. Określone zostały także obowiązki dot. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Niniejsze przepisy znajdują się w Rozdział 3 ustawy i szeroko regulują ww. kwestie.	NIEUWZGLĘDNIONA	W projektowanym dokumencie nie wyszczególniono obowiązujących ustaw, ponieważ uwzględnienie zapisów znajdujących się w ustawach jest konieczne i niezależne od RPS. Wyszczególnione ustawy zostały dodane do dokumentu ponieważ działania związane z tymi ustawami mają kluczowy wpływ na założenia i działania opisane w dokumencie.
239	ZKM Gdynia	10.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	40	1.6. Innowacje w transporcie. Potrzeba wykorzystania paliw alternatywnych wynika z konieczności ograniczenia emisji CO2 oraz obniżenia kosztów transportu.	Dyskusyjne jest stwierdzenie, że potrzeba wykorzystania paliw alternatywnych wynika z konieczności obniżenia kosztów transportu, w sytuacji, kiedy użytkowanie pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi powoduje wzrost tych kosztów (przy uwzględnieniu w rachunku całości kosztów, w tym amortyzacji taboru oraz kosztów infrastruktury). Przy aktualnych relacjach cen, nawet koszty samego paliwa alternatywnego (energii elektrycznej, CNG) są wyższe od kosztów oleju napędowego.		UWZGLĘDNIONA	
240	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	41	Innowacje w poszczególnych podsystemach transportu:	Proponuję dopisanie: budowa linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) przez CPK Sp. z o.o.	Budowa linii o parametrach KDP w warunkach polskich jest przedsięwzięciem innowacyjnym.	UWZGLĘDNIONA	
241	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	42	– opracowanie systemu Port Community System, tj. neutralnej, bezpiecznej i otwartej platformy elektronicznej dla wielu użytkowników polskich portów morskich (m.in. spedytorów, operatorów logistycznych, przewoźników samochodowych i kolejowych, zarządców terminali portowych, służb kontroli weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz celnej), co usprawniłoby procesy zachodzące w łańcuchach logistycznych, których ważnymi ogniwami są polskie porty morskie.	– opracowanie i rozwijanie systemu Port Community System, tj. neutralnej, bezpiecznej i otwartej platformy elektronicznej dla wielu użytkowników polskich portów morskich (m.in. spedytorów, operatorów logistycznych, przewoźników samochodowych i kolejowych, zarządców terminali portowych, służb kontroli weterynaryjnej, sanitarnej, fitosanitarnej oraz celnej), co usprawniłoby procesy zachodzące w łańcuchach logistycznych, których ważnymi ogniwami są polskie porty morskie.	Zasadniczo system PCS został opracowany i trwa dalsze rozwijanie przedmiotowego produktu IT – czemu powinny odpowiadać stosowne zapisy w konsultowanym dokumencie.	UWZGLĘDNIONA	
242	Urząd Gminy w Żukowie oraz OMGGS	16.03.2022; 18.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	50, w wersji dostępnej 72	2.3. Demograficzne uwarunkowania rozwoju i funkcjonowania transportu gminy progresji demograficznej lub braku większych zmian w dodatnim saldzie ludności, do których należą m.in.: gminy objęte procesami suburbanizacji w sąsiedztwie Trójmiasta	Dopisanie gminy Żukowo	Gmina Żukowo w ubiegłym roku osiągnęła jeden z najwyższych w kraju wskaźników wzrostu mieszkańców dlatego warto aby znalazła się jako jeden przykładów gmin o progresie demograficznym	UWZGLĘDNIONA	
243	Port Gdańsk	17.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	59	Biorąc pod uwagę parametry, analizowane zmiany klimatyczne oraz prognozowane scenariusze należy przewidzieć działania niezbędne do zminimalizowania potencjalnie niebezpiecznych dla społeczeństwa, gospodarki i transportu skutków. Zatem należy zwrócić szczególną uwagę na: – monitorowanie stanu eksploatacji i utrzymania infrastruktury drogowej i kolejowej, – sprawność systemu odwodnienia wzdłuż infrastruktury drogowej i kolejowej w celu zapewnienia jej odporności na ekstremalne zjawiska meteorologiczne, – stworzenie systemu wymiany informacji z różnymi podmiotami i zarządcami w celu zapewnienia szybkiego reagowania i sprawnej koordynacji w momencie stanów alarmowych oraz w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu działań utrzymaniowych infrastruktury, – na etapie projektowania planowanych sieci dróg (drogowych i kolejowych) należy wziąć pod uwagę różne scenariusze prognoz klimatycznych w celu zapewnienia odporności projektowanych elementów infrastruktury,			UWZGLĘDNIONA	
244	Port Gdańsk	17.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	59	Opis śladu węglowego, uwaga ogólna	Opis śladu węglowego jest podzielony na kilka dziedzin – ciężko wywnioskować, która dotyczy działalności portowej, ponieważ nie wiemy czy działalność portowa jest osadzona w pojęciu transport. Specyfika działalności Portu składa się nie tylko z transportu drogowego, ale też z ruchu statków.		UWZGLĘDNIONA	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŠONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
245	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	74	Do kluczowych, planowanych do realizacji w kolejnych latach inwestycji należą budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku od Lębork – Ślupsk – Koszalin wraz z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta (docelowo nowy odcinek S7) oraz budowy tzw. Drogi Czerwonej do Portu Gdynia i naturalnej kontynuacji drogi ekspresowej S7 wraz z drogami dojazdowymi do terenów objętych nowymi granicami portu, w tym zapewnienia północno-zachodniego dostępu drogowego do Portu Gdynia, a także modernizacji Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (poszerzenie drogi krajowej S6 o 3 pas wraz z węzłami). Także sieć dróg wojewódzkich podlega coraz intensywniejszej eksploatacji wskutek wzrostu natężenia ruchu i obciążenia ruchem ciężkim. Utrzymanie cech funkcjonalnych sieci wymaga zwiększonych nakładów finansowych. Na sieci dróg wojewódzkich prowadzone są działania inwestycyjne, przyczyniające się do poprawy spójności przestrzennej województwa i bezpieczeństwa użytkowników dróg. Działania te w ciągu ostatnich lat koncentrowały się na przebudowie odcinków dróg prowadzących do węzłów na autostradzie A1 (nr 226, nr 224, nr 229, nr 231), ale także przebudowie i rozbudowie odcinków dróg, skrzyżowań oraz obiektów inżynierskich (mosty i przepusty), przede wszystkim na drogach o największym natężeniu ruchu oraz ważnych dla poprawy spójności przestrzennej sieci dróg (nr 188, nr 203, nr 209, nr 211, nr 214, nr 222, nr 229, nr 515 i nr 521).	NALEŻY UZUPEŁNIĆ O INWESTYCJE: 1. Budowa węzła integracyjnego Pogórze wraz z infrastrukturą towarzyszącą 2. Budowa węzła integracyjnego Kosakowo Centrum wraz z infrastrukturą towarzyszącą 3. Budowa obwodnicy Pierwszyna 4. Budowa obwodnicy Rewy 5. Budowa połączenia drogowego ul. Szkoła Pogórze 6. Budowa połączenia drogowego ul. Paska i Chmielna w Suchym Dworze – ul. Gronowa Dębogórze 7. Budowa połączenia drogowego: ul. Letnia Dębogórze - do skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatową w kierunku na Puck ("droga przez Łąki")	Ad. 1 Budowa węzła integracyjnego Kosakowo-Pogórze to główny węzeł komunikacyjny łączący dwa powiaty Puck i Gdynię. Ma obejmować budowę węzła drogowego łączącego ul. Plk. Dąbka z ulicami Derdowskiego i gen. W. Andersa wraz z dodatkowym wiaduktem. Aby podnieść funkcjonalność układu drogowego oraz zwiększyć ilość miejsc parkingowych w rejonie projektowanego węzła, planuje się przeznaczyć pod inwestycję teren działki przyległej do węzła, celem ulokowania parkingu typu „PARK&RIDE” dwu lub trzy kondygnacyjny. Planuje się zintegrowanie budowy węzła z planowaną budową kolejową, co przyczyni się do powstania przystanku kolei PKM. Węzeł Kosakowo-Pogórze to główny węzeł o charakterze regionalnym umożliwiającym integrację transportu autobusowego, indywidualnego, kolejowego oraz pieszo-rowerowego. Celem projektu jest budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, co przyczyni się do poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz pozwoli na zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności. Budowa węzła Kosakowo-Pogórze ma wpłynąć na poprawę kondycji środowiska. Ad. 2. i 3. Budowa węzła integracyjnego Kosakowo Centrum wraz z budową obwodnicy Pierwszyna obejmuje budowę drogi łączącej ulicę Derdowskiego w Kosakowie z ul. Gdyńską w Mostach. Projektowana obwodnica omija istniejące zabudowania w Pierwszynie od strony zachodniej. Aby podnieść funkcjonalność układu drogowego oraz zwiększyć ilość miejsc parkingowych w rejonie projektowanego węzła, planuje się przeznaczyć pod inwestycję teren działki przyległej do węzła, celem ulokowania parkingu typu „PARK&RIDE”. Planuje się zintegrowanie budowy węzła z planowaną budową kolejową, co przyczyni się do powstania przystanku kolei PKM. Węzeł Kosakowo Centrum wraz z budową obwodnicy Pierwszyna to ważny węzeł o charakterze regionalnym umożliwiającym integrację transportu autobusowego, indywidualnego, kolejowego oraz pieszo-rowerowego. Inwestycja będzie realizowana przy współpracy z Zarządem Dróg Wojewódzkich. Celem projektu skierowanie ruchu tranzytowego występującego na terenie Gminy Kosakowo poza obszar zabudowany w miejscowości Pierwszyna oraz umocnienie pozycji transportu zbiorowego, poprzez zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego na terenie Gminy Kosakowo. Budowa węzła Kosakowo Centrum wraz z budową obwodnicy Pierwszyna ma wpłynąć na poprawę infrastruktury komunikacyjnej oraz na wzrost mobilności mieszkańców Gminy korzystających z transportu zbiorowego. Komunikacja na tym obszarze wymaga wiązań, które zmniejszą narastające natężenie ruchu oraz wpłyną na poprawę kondycji środowiska. Ad. 4. Planowana obwodnica Rewy ma rozpocząć się od skrzyżowania ul. Morskiej z ul. Jantarową w Rewie następnie bieć wzdłuż ul. Wczasowej, następnie wzdłuż kanału, aż do ul. Bursztynowej (Pętla Autobusowa) i tam kończyć swój bieg. Do miejscowości Rewa prowadzi tylko jedna droga i odbywa się to przez ul. Morską, która w sezonie letnim jest bardzo obciążona. Alternatywna droga jest niezbędna do usystematyzowania natężenia ruchu oraz możliwości ominięcia niepotrzebnej trasy, która może w znaczący sposób zostać obciążona. Ad. 5. Planowana ulica Szkoła w Pogórze rozpoczyna swój bieg od skrzyżowania ul. Wiejskiej i ul. Plk. Dąbka w Pogórze biegnąc do kolejnego skrzyżowania ul. Paska, ul. Sowa, ul. M. Reja w Suchym Dworze. Ad. 6. Planowana ulica Paska w miejscowości Suchy Dwór oraz ulice Chmielna i Gronowa w miejscowości Dębogórze będą miały łączną długość około 1,8 km. W miejscowości Suchy Dwór przedmiotowa droga będzie łączyła się z ulicami Szkolną, Sowią i Reja tworząc skrzyżowanie typu male rondo, zaś w miejscowości Dębogórze zostanie połączona z ulicą powiatową Pomorską i ulicą gminną Linią. Budowa drogi pozwoli na skomunikowanie dwóch blisko położonych miejscowości i stanowić będzie istotny element w sieci dróg publicznych. Jej budowa wpłynie na możliwość rozbudowy kolejnych terenów pod zabudowę jednorodzinna powstającą na terenach przyległych do Suchego Dworu, co przyczyni się do wyrownania potencjału ulic wewnątrznych przylegających do ulicy Chmielnej, Paska i Gronowej umożliwi rozwój komunikacyjny nowych ulic oraz wpłynie na łatwiejszą komunikację z pozostałą siecią ulic w gminie poprawiając tym samym jakość życia mieszkańców. Dodatkowo nowo wybudowana droga pozwoli stworzyć nową sieć dróg publicznych łączącą Powiat Pucki z Trójmiastem, a zarazem oddać do użytku alternatywną trasę odciążając zakorkowaną drogę 216 prowadzącą przez Redę, co przede wszystkim zapewni spójność terytorialną na obszarze województwa. Jednocześnie trzeba uwzględnić fakt, że kiedyś ta droga była drogą powiatową. Powiat Pucki wyraża pełne poparcie dla tej inwestycji, która docelowo zapewni spójność dróg gminnych, ale i też powiatowych. Podsumowując uważamy, że: budowa ulicy Paska w Suchym Dworze ulic Chmielnej oraz Gronowej w Dębogórze jest niepodważalnie ważną inwestycją dla Gminy Kosakowo, Powiatu Puckiego, a przede wszystkim dla północnej części regionu województwa pomorskiego. Ad. 7 Planowana budowa połączenia drogowego od ul. Letnia Dębogórze – do skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatową w kierunku Pucka („droga przez Łąki”) jest przedłużeniem budowy połączenia drogowego prowadzącego od Suchego Dworu opisanego w pkt. Ad. 6. Budowa poszczególnych połączeń pozwoli na odciążenie głównych ciągów komunikacyjnych obciążających ruch w centrum Kosakowo kierujących się po ul. Wiejskiej oraz ul. Derdowskiego w Kosakowie. Budowa tego połączenia drogowego pozwoli na wyrowadzenie ruchu kierującego się w kierunku Pucka za obszarem Centrum Kosakowo, co przyczyni się do utrzymania wydolności naszych głównych ulic łączących się z Gdynią. Budowa alternatywnych dróg łączących obszar Półwyspu Helskiego z Trójmiastem jest niezbędna dla Gminy Kosakowo. W chwili obecnej jest wiele osób przemieszczających się za pracą w kierunku Gdyni, zaś w sezonie letnim dodatkowo jesteśmy obciążeni dodatkowych taborom aut osobowych kierujących się na wypoczynek do miejscowości stricte turystycznych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Ad. 1. Budowa węzła Kosakowo - Pogórze planowana jest jako element planowanej linii PKA. W związku z brakiem przesądzenia odnośnie wariantu budowy PKA na dzień dzisiejszy, nie wyznaczono szczegółowych węzłów integracyjnych i przystanków. Po przesądzeniu przebiegu PKA w ramach aktualizacji dokumentu lista inwestycji zostanie uzupełniona o nowe węzły integracyjne. Ad. 2. Węzeł integracyjny Kosakowo Centrum (jako Kosakowo) uwzględniony jest w inwestycjach w wariancie WA. Ad. 3 - 7. W tej części RPS wymienione zostały najważniejsze działania w skali regionalnej, do których nie można zaliczyć zaproponowanych inwestycji. RPS nie identyfikuje działań na drogach, które nie są bezpośrednio powiązane z siecią dróg co najmniej regionalnych.
246	Urząd Gminy w Żukowie, OMGGS	16.03.2022, 18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	74, w wersji dostępnej 109	Stan zaawansowania realizacji planów budowy dróg szybkiego ruchu na obszarze województwa pomorskiego należy ocenić jako średni. W 2008 roku zakończona została budowa pomorskiego odcinka autostrady A1, zaś w 2019 pomorski odcinek S7. Obecnie trwa budowa odcinka drogi ekspresowej S6 tzw. Trasy Kaszubskiej i odcinka, a na budowę pozostałego odcinka drogi ekspresowej S6 w kierunku granicy zachodniej województwa i Obwodnicę Metropolitalną Trójmiasta ogłoszono przetargi.	OMT jest już na etapie wykonawczym (podpisanie umowy z wykonawcą formuły zaprojektuj i wybuduj), tym bardziej, że jeden z etapów jest już na etapie oczekiwania na wydanie decyzji ZRID	Wprowadzenie zmian w celu aktualizacji informacji zawartych w dokumencie	UWZGLĘDNIONA	
247	Urząd Gminy w Żukowie, OMGGS	16.03.2022, 18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	74, w wersji dostępnej 110	Do kluczowych, planowanych do realizacji w kolejnych latach inwestycji należą	Dopisać tzw. Drogę Trzech Powiatów oraz połączenie realizowanej OMT z drogami lokalnymi (połączenie OMT Chwaszczyno z istn. Obwodnicą Trójmiasta poprzez Nową Kielnieńską, połączenie OMT Miszewo z Portem Lotniczym w Gdańsku, połączenie OMT Gilicz z drogą wojewódzką nr 211 w Borkowie, połączenie OMT Żukowo z DK nr 7 w Gdańsku)	Proponuję dopisanie tych zadań z uwagi na ich istotność	NIEUWZGLĘDNIONA	Dla wnioskowanych odcinków nie określono kategorii, stąd nie ma podstawowego przesądzeń co do wskazania właściwego zarządcy - inwestora i jego gotowości do realizacji tych odcinków.
248	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	82	3.1.2. Infrastruktura transportu kolejowego Propozycja zapisu: Na terenie województwa do bazowej kolejowej infrastruktury sieci TEN-T należą: – dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201 (Bydgoszcz-Gdynia Port), nr 202 (Gdynia Port Centralny – Gdańsk Główny), – dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), – dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny). W sieci kompleksowej TEN-T znajdują się linie: – dla ruchu towarowego: nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód)	Propozycja zapisu: Na terenie województwa do bazowej kolejowej infrastruktury sieci TEN-T należą: – dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201- (Bydgoszcz-Gdynia Port) , nr 202 (Gdynia Port Centralny – Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork - Braniewo), – dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork - Braniewo). W sieci kompleksowej TEN-T znajdują się linie: – dla ruchu towarowego : nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód)	Zgodnie ze stanem faktycznym	UWZGLĘDNIONA	
249	PKP PLK	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	82	3.1.2. Infrastruktura transportu kolejowego	Propozycja dodania zapisu: W województwie pomorskim początek ma także europejski korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC 5).	Zgodnie ze stanem faktycznym	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapis ten znajduje się w opracowaniu we wspomnianym rozdziale 3.1.2 "W ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk (BAC) utworzony został także towarowy korytarz kolejowy RFC 5."
250	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	89-90	Struktura hierarchiczna węzłów obejmuje: – węzły integracyjne lokalne (L): Bytów, Czernik, Człuchów, Gdańsk-Brdtowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk-Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Zabianka-AWFIS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia-Uniwersytet Morski, Gdynia-Obłuże, Kosakowo, Kwidzyn, Łeba, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wysycią, Szum, Ustka, Wejherowo-Smiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym;	– węzły integracyjne lokalne (L): Bytów, Czernik, Człuchów, Gdańsk-Brdtowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk-Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Zabianka-AWFIS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia-Uniwersytet Morski, Gdynia-Obłuże, Kosakowo, Kosakowo-Pogórze , Kwidzyn, Łeba, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wysycią, Szum, Ustka, Wejherowo-Smiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym;	Proszę o aktualizację liczby i nazw węzłów integracyjnych Gminy Kosakowo, a dwa: Kosakowo oraz Kosakowo-Pogórze. Zgodnie z zaplanowanymi węzłami Gminy. Jednocześnie proszę o nanieślenie tych węzłów w pozostałych elementach niniejszego dokumentu w tym na mapie - zał nr 3 do RPS Transport	NIEUWZGLĘDNIONA	W części diagnostycznej hierarchia węzłów integracyjnych odpowiada ustaleniom PZPWP 2030. Dla nowych linii kolejowych o nieustalonym przebiegu hierarchia węzłów zostanie ustalona po wyborze ostatecznych ich przebiegów.
251	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	90, 113	ścieżki rowerowe	drog dla rowerów/dróg rowerowych zamiast potocznych "ścieżek"	zaleca się używanie właściwej terminologii, spójnej z zapisami innych aktów prawnych, tj. dróg dla rowerów/dróg rowerowych zamiast potocznych "ścieżek"	UWZGLĘDNIONA	
252	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	91	3.1.3. Infrastruktura transportu lotniczego	Dodanie podrozdziału : Wsparcie w utworzeniu i utrzymaniu lotniska cywilnego w Kosakowie O TREC: Wsparcie w utworzeniu lotniska cywilnego w Kosakowie jest ważnym elementem rozwoju Gminy Kosakowo. Pozwoli na rozwój biznesu będzie budowała się perspektywa do nowych możliwości gospodarczych oraz przyczyni się do powstania dodatkowej alternatywy komunikacyjnej. Głównym aspektem do uruchomienia lotniska w Kosakowie jest niezbędne założenie budowy linii kolejowej doprowadzonej do Centrum Kosakowo. W chwili obecnej powstała już zatwierdzona koncepcja PKP PLK S.A., która uwzględni budowę w przyszłości połączenia Gdynia Główna - Kosakowo Złote Piaski (Mosty Zachód). To połączenie kolejowe będzie miało wpływ nie tylko na szybsze przemieszczanie się mieszkańców, ale przede wszystkim na rozwój gospodarczy naszych miejscowości LUB UWZGLĘDNIENTA GO W SPISIE LOTNISK	Wsparcie w utworzeniu lotniska cywilnego w Kosakowie jest ważnym elementem rozwoju Gminy Kosakowo. Pozwoli na rozwój biznesu będzie budowała się perspektywa do nowych możliwości gospodarczych oraz przyczyni się do powstania dodatkowej alternatywy komunikacyjnej. Głównym aspektem do uruchomienia lotniska w Kosakowie jest niezbędne założenie budowy linii kolejowej doprowadzonej do Centrum Kosakowo. W chwili obecnej powstała już zatwierdzona koncepcja PKP PLK S.A., która uwzględni budowę w przyszłości połączenia Gdynia Główna - Kosakowo Złote Piaski (Mosty Zachód). To połączenie kolejowe będzie miało wpływ nie tylko na szybsze przemieszczanie się mieszkańców, ale przede wszystkim na rozwój gospodarczy naszych miejscowości Obecny dokument ogranicza się tylko do spisu lotnisk funkcjonujących	NIEUWZGLĘDNIONA	Ze względu na obecną sytuację w zakresie pasażerskiego ruchu lotniczego i prognoz ruchu IATA zapisy odnoszące się do lotniska cywilnego w Kosakowie są wystarczające. W pełni konsumują zapisy odnoszące się do ustaleń w zakresie polityki przestrzennej określonej w PZPWP2030.
253	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	94		JEST: 30 przystani morskich: Chalupy (I i II), Chlapowo, Dębki, Jantar, Jastarnia (I, III), Jelitkowo, Karwia, Kąty Rybackie (I, II, III), Kuźnica (I i II), Leśniczówka w Krynicy Morskiej, Krynica Morska, Krynica Morska basen III –Nowa Karczma, Marina Gdynia, Mechelinki, Molo Sopot, Obłuże, Oksywie, Orłowo, Osłonino, Piaski, Rewa (I i II), Sopot, Stegna, Swarzewo. Ekomarina Mosty Do uzupełnienia alternatywnie jak zaproponowano w pkt 1.3.3.	Brakuje podrozdziału z budową marin oraz zapleczy dla turystyki wodnej, promujemy jego uzupełnienie o to zagadnienie w zakresie gmin, również Gminy Kosakowo, której tekst w zał. (brak załącznika)	NIEUWZGLĘDNIONA	W zakresie RPS nie uwzględniono rozwoju turystyki (zawarto elementy związane z turystyką tylko w sytuacji gdy mają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie transportu).
254	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 [wersja elektroniczna]	Zał. Nr 1 Transport	94	W województwie funkcjonuje 11 portów i 30 przystani morskich: (...) - 5 lokalne porty morskie: Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Rowy.	Dopisać Puck	Uzupełnienie zapisów. Wśród wymienionych portów lokalnych zabrakło Pucka. Korekta zgodna jest z „PRPPM2030”.	UWZGLĘDNIONA	

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
255	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Załącznik Nr 1 Transport	98	Głównym zagrożeniem związanym z dalszym rozwojem portów regionalnych (np. Ustka, Łeba, Władysławowo, Hel, Jastarnia) są ograniczone środki jakie zarządcy tych portów mogą przeznaczyć na rozwój infrastruktury.	Usunąć Jastarnię	Zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów „Programem rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” - „PRPPM2030”, w woj. pomorskim znajdują się 4 porty regionalne, tj. Ustka, Władysławowo, Hel, Łeba. Oprócz nich znajdują się porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, porty lokalne oraz przystanie morskie. Zgodnie z „PRPPM2030” Jastarnia jest portem lokalnym, a nie regionalnym (o czym błędnie informuje dokument).	UWZGLĘDNIONA	
256	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	99	Istniejąca infrastruktura transportu wodnego pasażerskiego	Brak gminy Kosakowo. Wprowadzić Przystań Rybacka Mechelinki	Dla aktualności i kompletności dokumentacji, w tym dla późniejszych celów aplikacyjnych prosimy o wprowadzenie brakującego obiektu: Przystań Rybacka Mechelinki Gm. Kosakowo	NIEUWZGLĘDNIONA	Wśród przystani zostały wymieniona przystanie w oparciu o które realizowane są przewozy pasażerskiej żeglugi krajowej. Przystań w Mechelinkach do nich nie należy.
257	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	103		Dopisać przystań żeglarską Oslonka.	brak wymienionej przystani żeglarskiej w Oslonce. W ciągu śródlądowych dróg wodnych zlokalizowane zostały elementy infrastruktury pasażerskiego transportu turystycznego, do których należą.....” ujęta jest Rybina. Naszym zdaniem Oslonka też powinna być ujęta.	NIEUWZGLĘDNIONA	W dokumencie zostały uwzględnione przystanie pasażersko-żeglarskie, a nie żeglarskie.
258	Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej, Wydział Elektromobilności	22.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	110 (także przypis nr 110)	3.1.7. Infrastruktura paliw alternatywnych	Należy wziąć pod uwagę nie tylko Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, jak również programy NFOŚiGW.	FNT został w 2020 r. zastąpiony zobowiązaniem wieloletnim NFOŚiGW i od tamtej pory powstały trzy programy, które wspierają w Polsce rozwój elektromobilności – Zielony Transport Publiczny, Mój Elektryk oraz Wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury ładowania wodoru. Beneficjentem każdego z nich mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Wydaje się zasadne, aby je wskazać jako elementy rozwoju tego sektora.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zapisy w Źródłach finansowania dla Priorytetu 2.2 identyfikują środki NFOŚiGW.
259	ZKM Gdynia	10.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	113	3.3.8. Infrastruktura transportu miejskiego Podobnie w Gdyni realizowano projekty dotyczące rozwoju proekologicznego transportu publicznego poprzez budowę nowej zajezdni trolejbusowej w Gdyni Leszczynkach, przebudowę sieci trakcyjnej w ciągu wielu ulic, budowę nowych tras trolejbusowych o dł. 10,6 km, budowę centrum zdalnego sterowania podstacjami wraz ze zdalnym sterowaniem odłącznikami czy też w zakresie unowocześniania taboru transportu zbiorowego (nowych trolejbusów czy też autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG).	Eksploatowane w Gdyni autobusy zasilane CNG nie są pojazdami hybrydowymi		UWZGLĘDNIONA	
260	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	113		Dodanie sformułowania „Charakterystyczną cechą rozwoju infrastruktury transportu miejskiego w Gdyni jest niski poziom rozbudowy dojazdów drogami rowerowymi”	Zapis ten oddaje bardzo zły stan i niespójność sieci dróg rowerowych. Gdynię charakteryzuje najniższy w OMT poziom gęstości sieci dróg rowerowych, który jednocześnie jest jednym z najniższych w Polsce w wśród miast na prawach powiatu. Jednocześnie, pomimo świadomości na temat skali zapóźnienia w tym zakresie, samorząd Gdyni nie czyni kroków, by ten stan zmienić, a nawet zakłada rozbiórki istniejących dróg rowerowych, w tym części szlaku R-10.	NIEUWZGLĘDNIONA	Proponowana treść stanowi subiektywną ocenę, w związku z czym pominięto ten zapis.
261	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	114	„W Gdyni utrudnienia występują w dojazdach do Śródmieścia, które otoczone jest rozległymi węzłami drogowymi: Węzłem Pokoju (wjazd od strony ulicy Morskiej), Węzłem „Ofiar Grudnia” (wjazd od strony ulicy Janka Wiśniewskiego) i Węzłem „Wzgórze Św. Maksymiliana” (wjazd od strony ulicy Kieleckiej, Śląskiej i Górskiego)”	Wnosimy o dodanie akapitu: „Brak jest również dogodnych połączeń pomiędzy dzielnicami Gdyni: Obłuzem a Śródmieściem, Małym Kackiem a Orłowem, Dąbrową a Karwinami, Witominem a Wzgórzem Św. Maksymiliana i Redłowem, jak również połączeń między Gdynią a Rumią (ul. Hutnicza) oraz Gdynią a Sopotem (ul. Sopotka). W części z wymienionych lokalizacji funkcjonują jedynie substandardowe rozwiązania polegające na wyznaczeniu pasów rowerowych lub oznakowania chodnika (Janka Wiśniewskiego, Małokacka) lub ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym o dużym natężeniu i wysokich prędkościach (Sopotka, Hutnicza, dolny odcinek Wielkopolskiej).”	W naszej ocenie opis taki w pełniejszym stopniu oddaje skalę zapóźnienia Gdyni – miasta o jednej z najgorszych sieci dróg rowerowych w Polsce. Bez rzetelnej i pełnej diagnozy nie będzie możliwości wydobyci Gdyni z wieloletnich zaniedbań w zakresie równowagi mobilności.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Wybrane elementy charakterystyki zostaną wprowadzone do diagnozy stanu istniejącego na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego Trójmiasta. Zdanie odnoszące się do oceny wdrażanych rozwiązań stanowi subiektywną ocenę, w związku z czym pominięto ten zapis.
262	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	128		Dopisać informacje o Żuławskiej Kolei Dojazdowej	Brak informacji ŻKD, która działa w sezonie letnim	UWZGLĘDNIONA	
263	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	130	Rys. 48	Zaznaczyć trasę ŻKD	brak zaznaczenia	UWZGLĘDNIONA	
264	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	132, 137, 139 (w uwagach błędnie wskazana lokalizacja)	Rys 47, 52 i 54	brak oznaczenia koloru zielonego na mapie rys 47, ta sama uwaga do mapy nr 52 brak oznaczenia koloru jasno zielonego oraz rys. 54 koloru jasno niebieskiego oraz na pozostałych mapach.	Brak jasności, co oznaczają kolory nieujęte w legendzie mapy	UWZGLĘDNIONA	Uwaga niezrozumiała
265	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	137	Relatywnie niewielki udział roweru można tłumaczyć pewnym niedoszacowaniem – część badań obejmowała respondentów w wieku 15 lat i więcej, a więc nie dotyczyła dzieci, które w coraz większym stopniu wykorzystują rower i inne UTO (urządzenia transportu osobistego) w dojazdach do szkoły	Usunięcie sformułowania o niedoszacowaniu podróży rowerem będącej efektem metody badań.	Jest to sformułowanie nierzetelne. Biorąc pod uwagę nieuwzględnienie w badaniu określonej grupy wiekowej (poniżej 15 lat) nie można mówić o niedoszacowaniu jedynie udziału roweru, a każdej grupy użytkowników. Nie można bowiem założyć, że grupa ta w istotnie większym stopniu niż inne korzysta akurat z roweru. Dzieci w wieku poniżej 15 lat mogą również poruszać się komunikacją publiczną, jak również być podwożone. Twierdzenie o niedoszacowaniu akurat roweru wśród tej grupy wiekowej jest nieprawdziwe, tym bardziej, że odnosi się do bliżej nieokreślonej części badań. W związku z tym informacja daje nieprecyzyjny obraz diagnozy i powinna zostać usunięta.	UWZGLĘDNIONA	
266	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	154		Dodanie ostatniego zdania w podrozdziale: Na ocenę dostępności przez użytkowników transportu publicznego oraz podejmowanie indywidualnych decyzji o wyborze tej formy transportu lub rezygnacji z niej na rzecz transportu indywidualnego, gł. samochodowego, składa się nie tylko liczba i częstotliwość połączeń środkami komunikacji oraz długość przejazdu. W wypadku promowanej intermodalności znaczenie ma skomunikowanie wzajemne środków transportu, pozwalające na optymalizację czasu podróży oraz dostępnych środków komunikacji. Tj. dostosowanie rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników, umożliwiających płynne poruszanie się różnicowanymi źródłami transportu bez niepotrzebnych przestoju (nadmiernego oczekiwania na przystankach z powodu niedostosowania względem siebie rozkładów jazdy środków transportu, które potrafią jeździć np. raz na 1 godz. lub pół.	Niniejsza uwaga wynika z doświadczeń praktycznych i ma szczególne znaczenie dla osób poruszających się kilkoma źródłami transportu na znaczne odległości. Ma to jednocześnie uzasadnienie środowiskowe (emisja CO2, energii elektrycznej) i ekonomiczne. Dopasowanie rozkładów jazdy pomiędzy różnymi przewoźnikami potrafi znacząco skrócić czas podróży przy wykorzystaniu obecnych kursów. Dobrym przykładem jest dopasowanie lub brak dopasowania odjazdów PKM do komunikacji autobusowej na niektórych stacjach, np.: okres 3 min. na przesiadkę, pomiędzy przystankami oddalonymi o ok. 500 m. i więcej, a nast. kurs za 40 min. Pomędzy przyjazdem REGIO z Gdańska do Gdyni, a odchodzącymi z przystanku Gdynia-Hala targowa autobusami w stronę gminy Kosakowo lub nie dostosowanie kursów autobusów miejskich do rzadszej kursujących. Czy też poprawy sposobów informowania podróżnych o alternatywnych źródłach transportu w sytuacji awarii. (np. informowanie podróżnych PKM / REGIO o możliwości skorzystania z SKM, nie zaraz jak tylko ta SKM odjedzie, a Obecne środki informatyczne i dźwiękowe mogą	UWZGLĘDNIONA	
267	OMGGS	18.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	158	Tab. 27	Zweryfikować liczbę ludności, jeśli ma być w tysiącach, to zapisać w zaokrągleniu 36 tys.	Liczba ludności na terenie powiatu nowodworskiego w 2019 r. wyniosła 35.656 osób	UWZGLĘDNIONA	
268	InnoBaltica	15.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	176	Należy pamiętać jednak, że: – nie powinno się utożsamiać danego kanału dystrybucji z możliwością bądź niemożliwością integracji ofert taryfowych, – nawet najbardziej innowacyjne i nowoczesne rozwiązanie organizacyjne lub techniczne będzie bezużyteczne bez odpowiednich rozwiązań prawno-organizacyjnych, – działania integrujące systemy biletowo-taryfowe powinny być co do zasady prowadzone niezależnie od wdrażania skomplikowanych i zaawansowanych narzędzi informatycznych. Przy czym uruchomienie Systemu FALA powinno jednak być impulsem do wdrożenia tego rodzaju działań, zwłaszcza biorąc pod uwagę możliwości techniczne jakie posiadać będzie System FALA do realizacji takich działań, w tym możliwości FALI dot. kształtowania zupełnie nowych rozwiązań biletowo-taryfowych, dedykowanych do obsługi za pośrednictwem Systemu FALA, jak również optymalizowania poprzez FALĘ opłat za przejazdy (dobór najkorzystniejszej kombinacji cenowej, w tym – w miarę możliwości technicznych i prawnych – przy wykorzystaniu taryf różnych emitentów biletów). – dostępnych współcześnie narzędzi informatycznych należy korzystać jako że wspierają i ułatwiają funkcjonowanie systemu, jednak kwestia rozwiązania technicznego powinna być wtórna w stosunku do opracowanej wcześniej struktury systemu.	Należy pamiętać jednak, że: – nie powinno się utożsamiać danego kanału dystrybucji z możliwością bądź niemożliwością integracji ofert taryfowych, – nawet najbardziej innowacyjne i nowoczesne rozwiązanie organizacyjne lub techniczne może funkcjonować w sposób niepełny bez odpowiednich rozwiązań prawno-organizacyjnych, – działania integrujące systemy biletowo-taryfowe powinny być co do zasady prowadzone niezależnie od wdrażania skomplikowanych i zaawansowanych narzędzi informatycznych. Przy czym uruchomienie Systemu FALA powinno jednak być impulsem do wdrożenia tego rodzaju działań, zwłaszcza biorąc pod uwagę możliwości techniczne jakie posiadać będzie System FALA do realizacji takich działań, w tym możliwości FALI dot. kształtowania zupełnie nowych rozwiązań biletowo-taryfowych, dedykowanych do obsługi za pośrednictwem Systemu FALA, jak również optymalizowania poprzez FALĘ opłat za przejazdy (dobór najkorzystniejszej kombinacji cenowej, w tym – w miarę możliwości technicznych i prawnych – przy wykorzystaniu taryf różnych emitentów biletów). – dostępnych współcześnie narzędzi informatycznych należy korzystać jako że wspierają i ułatwiają funkcjonowanie systemu, jednak kwestia rozwiązania technicznego powinna być wtórna w stosunku do opracowanej wcześniej struktury systemu.	InnoBaltica całkowicie podziela wnioski w cytowanym obok fragmencie (w jego pierwotnym brzmieniu), jak też całość wniosków zawartych na str. 175-177 dokumentu, odnoszących się zarówno do Systemu FALA, jak i do konieczności działań związanych z integracją biletowo-taryfową. W naszej ocenie, biorąc pod uwagę spodziewaną FALI w transporcie publicznym na Pomorzu, powinno się jednak w większym stopniu podkreślić znaczenie FALI, w tym możliwości techniczne do tworzenia zupełnie nowych rozwiązań taryfowych – stąd proponowane zmiany zapisów. Zgadzamy się również, że „kwestia rozwiązania technicznego powinna być wtórna...”, ale biorąc pod uwagę zbliżający się termin uruchomienia pierwszych funkcjonalności FALI, raczej nie uda się daleko idących zmian taryfowych wprowadzić wcześniej, stąd też w naszej ocenie zapis można usunąć. Ponadto zwracamy uwagę, że na podstawie zrealizowanych do tej pory wewnętrznych analiz InnoBaltica, wspartych wnioskami zewnętrznych doradców, istnieją możliwości np. optymalizacji opłat za przejazd przy wykorzystaniu taryf różnych emitentów bez zmian obecnego prawa (choć jest to skomplikowane organizacyjnie). Stąd też proponujemy „zmniejszenie” zapisu drugiego punktora.	UWZGLĘDNIONA	
269	ZKM Gdynia	10.03.2022	Załącznik Nr 1 Transport	181	W odniesieniu do transportu miejskiego środki finansowe na rekompensatę za honorowanie ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych pochodzące z budżetu państwa. Zawierają się w ogólnych środkach przypadających gminom z tytułu udziału w przychodach z podatków od osób fizycznych i prawnych. Środki te wyliczane w nawiązaniu do faktycznie udzielonych ulg ustawowych. Natomiast operatorzy transportu kolejowego i przewoźnicy regionalnego transportu drogowego mogą ubiegać się o zwrot udzielonych ulg ustawowych na podstawie odpowiednio zaewidencjonowanej sprzedaży biletów.	W odniesieniu do transportu miejskiego nie ma związku pomiędzy wysokością faktycznie udzielonych ulg ustawowych a rekompensatą za honorowanie tych ulg zawartą w ogólnych środkach przypadających gminom z tytułu udziału w przychodach z podatków PIT i CIT		UWZGLĘDNIONA	

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOŚZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
270	Port Gdańsk	17.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	190	3.6.2. Obróty ładunkowe w portach morskich Jest „W Porcie Gdańsk w 2019 r. obroty ładunkowe kształtowały się na poziomie 45,5 mln ton”.	Powinno być 52,2 mln ton zgodnie z danymi Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Uwaga zgłaszana przez ZMPG S.A. już kilkakrotnie na wcześniejszych etapach prac nad RPS. Dokładne statystyki wielkości przeładunków w Porcie Gdańsk znajdują się na stronie: https://www.portgdansk.pl/o-porcie/facts-and-figures Prosimy korzystać z tych z statystyk w odniesieniu do Portu Gdańsk. Statystyki GUS dot. przeładunków w Porcie Gdańsk są często zanizone. Na str. 191 znajduje się Rys. 82, gdzie dane odnośnie przeładunków Portu Gdańsk są prawidłowe (zgodne z danymi Portu Gdańsk), co stanowi niekonsekwencję	UWZGLĘDNIONA	
271	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	190	W 2019 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 93,8 mln ton, tj. o 2,3% więcej niż w 2018 r. oraz o 57,8% więcej w stosunku do 2010. W czterech głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin przeładowano prawie 98% obrotów wszystkich polskich portów w 2019 roku. Największe znaczenie pod względem wielkości obrotów ładunkowych ma port w Gdańsku. W 2019 r. udział obrotów dokonywanych w tym porcie w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 48,5% (w 2010 r. – 44,4%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2019 r. wyniósł 21,9% (w 2018 r. – 22,8%, a w 2010 r. – 20,7%). Obróty ładunkowe portu w Świnoujściu i w Szczecinie w 2019 r. wyniosły odpowiednio 17,0% i 10,2% obrotów ogółem.	Brak źródła danych	Mając na uwadze walory informacyjne dokumentu, konieczne należy podać źródło przywołanych danych statystycznych. Uzasadniona jest także ich dodatkowa weryfikacja. Przykładowo, jak podaje GUS w „Roczniku statystycznym gospodarki morskiej 2021” obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2019 r. były na poziomie 93864,4 tys. ton - co w zaokrągleniu daje 93,9 mln ton, a nie 93,8 mln ton. W przypadku faktycznego wykorzystywania w dokumencie danych źródłowych GUS, doprecyzowania (wskazania w treści) wymaga to, że urząd ten w swoich statystykach nie uwzględnia masy własnej przeładowywanych jednostek ładunkowych. Z ich uwzględnieniem, niezmiennie od roku 2018 obroty cargo w polskich portach morskich przekraczają poziom 100 mln ton / rok.	UWZGLĘDNIONA	
272	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	191	Pod względem wielkości obrotów ładunków tranzytowych dominuje Port Gdańsk. W 2019 r. w porcie tym dokonano 69,7% obrotów tranzytowych (w 2017 r. – 71,1%, a w 2010 r. – 78,8%). Pozostałe obroty zrealizowane zostały w portach: Szczecin (13,1%), Świnoujście (9,3%), Gdynia (6,1%).	Brak źródła danych	Mając na uwadze walory informacyjne dokumentu, konieczne należy podać źródło przywołanych danych statystycznych. Uzasadniona może być także ich dodatkowa weryfikacja – zważywszy na zidentyfikowane w dokumencie niedoskonałości w tym zakresie.	UWZGLĘDNIONA	
273	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	191	Ładunki tranzytowe w 2019 r. stanowiły 16,3% międzynarodowych obrotów polskich portów morskich i wyniosły 15,3 mln ton, z czego połowę stanowi tranzyt morski kontenerów, realizowany głównie w terminalu DCT w Porcie Gdańsk. Rozwój DCT wpłynął na dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych. W 2019 r. wyniosły one 2,069 tys. TEU i były większe o 7,2% niż w 2018 r. i ponad 3 - krotnie w porównaniu z 2010 r.	Brak źródła danych	Mając na uwadze walory informacyjne dokumentu, konieczne należy podać źródło przywołanych danych statystycznych. Uzasadniona może być także ich dodatkowa weryfikacja – zważywszy na zidentyfikowane w dokumencie niedoskonałości w tym zakresie.	UWZGLĘDNIONA	
274	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	192	Zgodnie z prognozami Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku przeładunki ładunków w polskich portach morskich do roku 2030 będą charakteryzowały się stopniowym wzrostem. W odniesieniu do poszczególnych grup ładunkowych wskazano m.in. na następujące tendencje: – duża dynamika wzrostu przeładunków towarów skonteneryzowanych (...) – malejący udział przeładunków tzw. drobnicy konwencjonalnej (...) – stopniowy wzrost przeładunków ładunków ro-ro (...) – stabilizacja przeładunków w grupie pozostałych ładunków masowych (...)	Należy zrezygnować z posługiwania się kursywą w analizowanym fragmencie	Pisanie w treści o tendencjach dot. obrotów cargo z wykorzystaniem kursywy sugeruje, że są to fragmenty zacytowane z „PRPPM2030”, podczas gdy w rzeczywistości są to autorskie zapisy osób opracowujących konsultowany dokument.	UWZGLĘDNIONA	
275	Ministerstwo Infrastruktury	18.03.2022 (wersja elektroniczna)	Zal. Nr 1 Transport	193	Kluczowymi inwestycjami dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej portów będzie miała dalsza rozbudowa ich zaplecza logistycznego, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części Portu Gdynia i Porcie Gdańsk na nowo załadowanych terenach.	Sugeruje się ogólne odwołanie do terminala DCT - bez precyzowania, o który etap rozwoju obiektu chodzi.	Przedmiotowa zmiana pozytywnie wpłynie na odbiór treści.	UWZGLĘDNIONA	
276	PKP PLK	18.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	194	3.6.4. Towarowe przewozy kolejowe (...) Praca przewozowa w 2019 r. wyniosła 55,9 mld tonokilometrów i była niższa niż w 2018 r. o 3,7 mld tonokilometrów (6,3%). W województwie pomorskim praca eksploatacyjna wykonana na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku wyrażona w bruttonokilometrach z uwzględnieniem mas lokomotyw wyniosła 5,6 mld. W stosunku do lat wcześniejszych wartość ta wzrasta.	Proponuję zapisu: W województwie pomorskim praca przewozowa wykonana na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku wyrażona w bruttonokilometrach z uwzględnieniem mas lokomotyw wyniosła 5,6 mld.		UWZGLĘDNIONA	
277	Urząd Gminy w Żukowie	16.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	225 (tylko wersja dostępna)	Błąd techniczny objawiający się komunikatem: brak źródła			UWZGLĘDNIONA	
278	Urząd Gminy w Żukowie, OMGGS	16.03.2022 18.03.2022	Zal. Nr 1 Transport	Całość dokumentu		Przeanalizowanie całości dokumentu pod kątem szybszego i bardziej zdecydowanego odejścia od paliw kopalnych	Uwaga bardzo ogólna, ale w kontekście obecnej sytuacji (agresja Rosji na Ukrainę) i rozpoczętego procesu uniezależnienia się od dostaw ropy i gazu z Rosji dosyć istotna. Czy nie należałoby zweryfikować całego dokumentu pod kątem odejścia od paliw kopalnych. Zmiany w dokumencie musiałyby dotyczyć harmonogramów odejść oraz wskazać alternatyw dla paliw kopalnych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Projekt dokumentu ukierunkowuje szereg działań na zmniejszenie użytkowania paliw kopalnych jako nośników energii oraz rozwój infrastruktury paliw alternatywnych. Zasadniczo postulowane szybkie i bardziej zdecydowane odejście od paliw kopalnych uwarunkowane jest przede wszystkim polityką energetyczną Państwa oraz powiązanymi z nią pakietami działań legislacyjnych w tym finansowych. Oznacza to, że bez działań władz centralnych brak jest skutecznych narzędzi regulacyjnych o finansowych wspierających proces zastępowania paliw kopalnych alternatywnymi źródłami energii.
279	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku	14.03.2022	Zal. Nr 2 Cyfryzacja	6; str. 8 w wersji dostępnej	Inwestowanie w powszechniejszą i lepszą łączność, zwłaszcza w szybkie wdrożenia sieci 5G	Proponowany zapis przez RDLP Gdańsk „Inwestowanie w powszechniejszą i lepszą łączność, zwłaszcza w szybkie wdrożenia sieci 5G również z uwzględnieniem wszystkich obiektów kubaturowych będących w zasobach Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku”	Technologie cyfrowe są obecnie niezbędne w pracy, nauce i w celu uzyskania innych usług. Obiekty kubaturowe będące w zasobach Lasów Państwowych takie jak budynki mieszkalne (leśniczówki), kwatery łowieckie, budynki biurowe siedzib Nadleśnictw są zlokalizowane w wsiach i w trudno dostępnych miejscach gdzie jest problem z zapewnieniem dobrych systemów teleinformatycznych (jakość łączności jest słaba i uniemożliwia sprawną i efektywną pracę). W celu poprawienia jakości pracy i życia proponujemy uwzględnić w/w zmianę w regionalnym programie strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji strategii.	UWZGLĘDNIONA	
280	OMGGS	18.03.2022	Zal. Nr 2 Cyfryzacja	8		Dodanie akapitu pod akapitem dot. cyfrowej gminy nast. treści: Program Cyfrowa Gmina, a w szczególności proces przygotowywania wniosków aplikacyjnych dla wielu samorządów terytorialnych był impulsem do przeanalizowania zasobów IT nie tylko pod względem spełniania wymogów na miarę posiadanych środków finansowych, ale szerszego spojrzenia mającego na celu przystosowanie sprzętu i oprogramowania do nowych wyzwań jak: pracy zdalnej, większego ucyfrowienia, bezpieczeństwa systemów oraz dostosowania posiadanej infrastruktury do potrzeb bieżących i wizji na przyszłość. Dla wielu gmin przynęta kwota nie była wystarczająca na realizację wskazanych wówczas zamierzeń, a starczyła jedynie na najpilniejsze potrzeby, które nie mogły być finansowane z bieżących środków. Dlatego istnieje potrzeba powstania źródła dofinansowania dla realizacji zdiagnozowanych przez gminy potrzeb a zarówno sprzętowych, oprogramowania, wiedzy jak również będących odpowiedzialną na audyt bezpieczeństwa który powstanie do 4/6 mies. od podpisania umowy Cyfrowa Gmina oraz na podst. potrzeb wiążących się z obsługą uchodźców z Ukrainy, którzy aktualnie w dużym liczbie przybywają do kraju i województwa i powstaje potrzeba ich obsługi administracyjnej, oraz dostosowania infrastruktury do ich potrzeb oraz wdrożenia systemów e-usług dla mieszkańców.	Uzupelnienie pierwszego pełnego akapitu, omawiającego zakres i znaczenie programu Cyfrowa Gmina w oparciu o doświadczenia wynikające z aplikacji do tego programu. Niezbędna jest jego kontynuacja czy to na poziomie rządowym czy samorządowym. Zdiagnozowane wówczas potrzeby, na które nie starczyło środków, jak również potrzeby identyfikowane w trakcie założonych w programie audytów bezpieczeństwa a także w czasie napływu uchodźców wojennych z Ukrainy oraz ich cyfrowej obsługi stawiają kolejne wyzwania dla samorządów terytorialnych. Ich obecna infrastruktura informatyczna, działająca do tej pory i obciążona pracą zdalną staje przed kolejnymi wyzwaniami obsługi kolejnej ludności nie często obeznanego informatycznie oraz językowo z krajem przybycia. Z tych licznych względów niezbędne jest dostosowanie systemu informatycznego gmin, na co same trudno by znalazły środki w obliczu innych wydatków wspierania nowych czasowych mieszkańców. Można rozważyć katalog podobny do Cyfrowej Gminy na poziomie województwa pomorskiego do realizacji tego celu.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Dodano następujący zapis: "Niezbędna jest jednak kontynuacja działań związanych cyfryzacją usług JST zarówno na poziomie rządowym jak i regionalnym, bowiem program "Cyfrowa Gmina" był niewystarczający do zaspokojenia wszystkich zdiagnozowanych potrzeb. Dodatkowo wyzwaniem dla JST jest wcześniej trudny do przewidzenia napływ uchodźców wojennych oraz konieczność zapewnienia ich obsługi administracyjnej".
281	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zal. Nr 3 MAPA	MAPA		Zaznaczenie trasy wzdłuż ulicy Malczewskiego-Sopockiej jako inwestycyjnej	Jest to istotna trasa łącząca zespół południowozachodnich dzielnic Gdyni z Sopotem. Ma ona znaczenie Metropolitalne. Trasa ta pojawia się na mapie w RPT na stronie 83.	NIEUWZGLĘDNIONA	Wymieniony odcinek został uprzednio wskazany jako element podstawowej struktury tras rowerowych o charakterze transportowym w przebiegu uzgodnionym z Gminą Miasta Sopotu, czyli z pominięciem dolnego odcinka ulicy Jacka Malczewskiego.

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/ WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
282	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Oznaczenie ulicy Małokackiej jako inwestycyjnej	Na mapie trasa oznaczona jako "istniejąca" - w rzeczywistości jest to substandardowa trasa, częściowo w ruchu ogólnym. Trasa ta pojawia się na mapie w RPT na stronie 83.	NIEUWZGLĘDNIONA	W Projekcie Regionalnego Planu Transportowego w ramach działania służącego budowie i rozbudowie infrastruktury transportu rowerowego przyjęto, że zakres dopuszczalnej interwencji obejmuje zarówno budowę nowych, jak również rozbudowę i przebudowę istniejących dróg rowerowych o charakterze transportowym.
283	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Oznaczenie ulicy Małokackiej jako inwestycyjnej	Na mapie trasa oznaczona jako "istniejąca" - w rzeczywistości jest to substandardowa trasa, częściowo w ruchu ogólnym. Trasa ta pojawia się na mapie w RPT na stronie 83.	NIEUWZGLĘDNIONA	W Projekcie Regionalnego Planu Transportowego w ramach działania służącego budowie i rozbudowie infrastruktury transportu rowerowego przyjęto, że zakres dopuszczalnej interwencji obejmuje zarówno budowę nowych, jak również rozbudowę i przebudowę istniejących dróg rowerowych o charakterze transportowym.
284	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Oznaczenie ulicy Wiśniewskiego jako inwestycyjnej	Na mapie trasa oznaczona jako "istniejąca" - w rzeczywistości jest to substandardowa trasa, częściowo jako pasy w jezdni, częściowo w ruchu ogólnym, a częściowo wyznaczona jako oznakowanie chodnika nadającego się do remontu. Jest to także część trasy R10, która nie spełnia żadnych standardów. Trasa ta pojawia się na mapie w RPT na stronie 83.	NIEUWZGLĘDNIONA	Wymieniony odcinek wzdłuż ulicy Janka Wiśniewskiego został uprzednio wskazany jako odcinek wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych.
285	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Oznaczenie ulicy Wiśniewskiego jako inwestycyjnej	na mapie trasa oznaczona jako "istniejąca" - w rzeczywistości w tym miejscu nie ma żadnych dróg rowerowych. Trasa ta pojawia się na mapie w RPT na stronie 83.	NIEUWZGLĘDNIONA	Wymieniony odcinek wzdłuż ulicy Janka Wiśniewskiego został uprzednio wskazany jako odcinek wymagający poniesienia nakładów inwestycyjnych.
286	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		uzupełnienie mapy o drogi rowerowe wzdłuż ulic plk. Dąbka, Unruga/Śmidowicza i Arciszewskich	Trasy te pojawiają się na mapie w RPT na stronie 83 i stanowią element szkieletowej sieci tras rowerowych.	NIEUWZGLĘDNIONA	Wymienione odcinki zostały wskazane jako element podstawowej struktury tras rowerowych miejskiego obszaru funkcjonalnego wymagające poniesienia nakładów inwestycyjnych.
287	UM Rumia	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Dorysowanie rowerowej trasy transportowej (oznaczonej fioletowymi punktami) równoległe do przebiegu OPAT/Via Maris	Znaczenie trasy dla zrównoważonej mobilności mieszkańców północnej części aglomeracji trójmiejskiej, uzasadnia, a wręcz czyni koniecznym, budowę równoległej do OPAT/Via Maris transportowej trasy rowerowej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres realizacyjny przedsięwzięcia strategicznego (w tym ewentualnej trasy rowerowej) będzie wynikał z przyjętych parametrów technicznych oraz przebiegu nowego połączenia drogowego. Na obecnym etapie, podstawową strukturę przestrzenną sieci dróg rowerowych o charakterze transportowym zawierają odpowiednie mapy w RPS. Nie wskazują one takiej trasy wzdłuż nieokreślonego na obecnym etapie przebiegu nowego połączenia drogowego (Via Maris)
288	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Zaznaczyć istniejące trasy rowerowe wybudowane w ramach R10 i Węzła Integracyjnego	https://miastonowdwor.pl/pomorskie-trasy-rowerowe.html https://miastonowdwor.pl/wezly-integracyjne.html linki do opisu przebiegu tras rowerowych	NIEUWZGLĘDNIONA	W ramach projektowanego dokumentu zawarto plany inwestycyjne w zakresie dróg rowerowych w MOF. W związku z tym nie zawarto inwestycji w tym zakresie na obszarze gminy Nowy Dwór Gdański.
289	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Zaznaczyć istniejący przebieg trasy kolejowej Żuławskiej Kolei Dojazdowej	Brak na mapie	UWZGLĘDNIONA	
290	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Dorysowanie rowerowej trasy transportowej (oznaczonej fioletowymi punktami) równoległe do przebiegu OPAT/Via Maris	Znaczenie trasy dla zrównoważonej mobilności mieszkańców północnej części aglomeracji trójmiejskiej, uzasadnia, a wręcz czyni koniecznym, budowę równoległej do OPAT/Via Maris transportowej trasy rowerowej.	NIEUWZGLĘDNIONA	Zakres realizacyjny przedsięwzięcia strategicznego (w tym ewentualnej trasy rowerowej) będzie wynikał z przyjętych parametrów technicznych oraz przebiegu nowego połączenia drogowego. Na obecnym etapie, podstawową strukturę przestrzenną sieci dróg rowerowych o charakterze transportowym zawierają odpowiednie mapy w RPS. Nie wskazują one takiej trasy wzdłuż nieokreślonego na obecnym etapie przebiegu nowego połączenia drogowego (Via Maris)
291	OMGGS	18.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Prosimy o uwzględnienie w statusie planowanych inwestycji określonych w uwadze do 3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.1. Ocena stanu infrastruktury transportowej i taboru 3.1.1. Infrastruktura transportu drogowego Diagnoza systemu transportowego „Do kluczowych planowanych do realizacji w kolejnych latach inwestycji należą budowa	Z uwagi na potrzebę spójności pomiędzy dokumentem a mapą prosimy o uwzględnienie w statusie planowanych inwestycji określonych w uwadze do 3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.1. Ocena stanu infrastruktury transportowej i taboru 3.1.1. Infrastruktura transportu drogowego Diagnoza systemu transportowego „Do kluczowych planowanych do realizacji w kolejnych latach inwestycji należą budowa – w załączeniu zestawienie inwestycyjne (XLS) Uzupełnienie mapy o węzły integracyjne na terenie gminy Kosakowo tj. węzeł Kosakowo oraz węzeł Pogórze-Kosakowo,	NIEUWZGLĘDNIONA	Węzły transportowe i przystanki na PKA są bezpośrednio powiązane z inwestycją budowy PKA i wariantem jej przebiegu, co do którego obecnie nie ma przesądzenia (podobnie jak dla PKM II). Pozostawiono jedynie węzły określone PZPWP 2030.
292	ZKM Gdynia	10.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Na mapie nie zaznaczono (w całości) przebiegu linii kolejowej RPK-26 Gdynia Główna - Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie/Kosakowo (PKA).		CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA	Na mapie w załączniku 3 nie zaznaczono oferty transportu zbiorowego. Zaznaczono inwestycję krajową
293	UM Władysławowo	17.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Zmiana oznakowania na mapie projektowanego węzła integracyjnego „Władysławowo Południe” z przystanku zintegrowanego na regionalny węzeł integracyjny	Projektowany węzeł integracyjny „Władysławowo Południe” uwzględniony jest w dokumentacji Studium wykonalności dla poprawy komunikacyjnej linii kolejowej 213 jako dodatkowa stacja jak również wraz z obwodnicą zachodnią Władysławowa znajduje się w dokumencie pn. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030. Budowa tej infrastruktury jest niezbędna dla rozwiązania letniego problemu komunikacyjnego Półwyspu Helskiego jak również pozwoli na prawidłowe rozwinięcie Strategii Gminy.	NIEUWZGLĘDNIONA	Ze względu na ustalenia dokumentów planistycznych i strategicznych województwa w ramach RPT dla spójności nie dokonano zmian w zakresie hierarchii węzłów. Przystanek zintegrowany Władysławowo Południe jest ściśle powiązany z innymi przewidzianymi inwestycjami krajowymi i regionalnymi w przypadku ich realizacji (zwłaszcza przebudowy linii kolejowej nr 213) będzie ważnym projektem inwestycyjnym, ale jednak o charakterze przystanku zintegrowanego, dodatkowo rozszerzono zakres interwencji Działania 1.1.3. o zagadnienia przystanków zintegrowanych

Lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	DATA ZŁOŻONYCH UWAG/WNIOSKÓW	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	ZAPIS, DO KTÓREGO WNOSZONE SĄ UWAGI	PROPONOWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	Stanowisko	Wyjaśnienie
1	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	11	uwzględniono wszystkie planowane inwestycje TEN-T w korytarzu sieci bazowej i poza nią, w szczególności w zakresie drogi ekspresowej S6, linii kolejowych nr 131, nr 201, nr 202 oraz powiązania z węzłami sieci TEN-T (portami morskimi w Gdańsku i w Gdyni oraz miasta węzłowego Gdańsk I);	„uwzględniono wszystkie planowane inwestycje TEN-T w korytarzu sieci bazowej i poza nią, w szczególności w zakresie drogi ekspresowej S6, linii kolejowych nr 131, nr 201, nr 202 oraz powiązania z węzłami sieci TEN-T (portami morskimi w Gdańsku i w Gdyni oraz miasta węzłowego Gdańsk I (Gdynia));	W 2022 r. planowana jest rewizja sieci TEN-T, gdzie wskazano w nowych przepisach ([Proposal for regulation – COM (2021) 812], Annex 2) rozszerzenie zakresu „węzła miejskiego Gdańsk”, na „węzeł miejski Trójmiasto, w tym Gdańsk” (Urban Node/X (Including Gdańsk)). Porty morskie sieci bazowej (Gdynia i Gdańsk) uznano, w świetle proponowanych przepisów, jako element węzłów miejskich (art. 39), a terminale portowe zdefiniowano jako multimodalne terminale towarowe (art. 34). Port Gdynia jako część węzła miejskiego Trójmiasto, stanowi punkt dostępu (access point) do „multimodalnego terminala towarowego”, zgodnie z definicją przewidzianą w art. 39 odnośnej propozycji Rozporządzenia. Zatem, zgodnie z planem Komisji Europejskiej, od momentu przyjęcia odnośnych przepisów, posiadających perspektywę realizacji inwestycji multimodalnych do 2030/2040 r., nie tylko węzeł Gdańsk i jego obszar funkcjonalny będzie istotną odrywką rol w nowej polityce transportowej UE, która uwzględniła pryncypia Nowego Zielonego Ładu. Gdynia, jako port sieci bazowej TEN-T i węzeł transportowy wraz z połączeniem na obszarze miejskim (m.in. planowana Droga Czerwona w obszarze miasta Gdynia/Port Gdynia), stanowi niewątpliwie generator ruchu dla przewozów kolejowych oraz rynku intermodalnego (zasobosoczędnego), co potwierdzają dokumenty strategiczne (SZRT 2030, Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., oraz Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.) Na str. 62 RPS wpisano inwestycje (poz. 50) – „Droga Czerwona elementem „ostatnim” link” dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy państwa”, która ma wymiar węzłowy i znaczenie ogólnokrajowe. Poprawa dostępu drogowego poprzez budowę Drogi Czerwonej stanowi fundamentalny czynnik dalszego rozwoju gospodarki regionalnej i narodowej. To również szansa na dynamiczny rozwój branży logistycznej, a także powstanie wielu miejsc pracy w województwie pomorskim.	UWZDŁĘDNIONA	
2	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	21	1.3. Analiza SWOT w zakresie transportu	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - niewystarczająca podaż centrów logistycznych i parkingów dla samochodów ciężkich obsługujących obszary przemysłowe na odcinkach ostatniej mili (dowozowo-odwozowych);	Całkowity wzrost przeladunków w portach morskich, dalszy ich rozwój poprzez inwestycje typu centra logistyczne i terminale intermodalne a dodatkowo bardzo dynamiczny wzrost przestrzeni magazynowej powoduje wzmożony ruch kolbowy w obrębie Trójmiasta. Dlatego też zaplecze portowe powinno być wyposażone w parkingi dla pojazdów ciężkich, tak by obsługiwać rosnące grupy ładunków z jednej strony a poprawić bezpieczeństwo i ograniczyć ruch osobowy od ciężarowego z drugiej strony.	UWZDŁĘDNIONA	
3	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	24	1.3. Analiza SWOT w zakresie transportu	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - „Brak integracji systemów cyfrowych na poziomie regionalnym (ITS) m.in. poprzez wdrożenie systemów zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w portach morskich i jego integracja z systemami krajowymi, regionalnymi oraz metropolitalnymi”	Istotnym działaniem będzie wykorzystanie narzędzi ITS, czyli inteligentnego i skoordynowanego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych na drogach i parkingach do portów i ich otoczenia, włączającego TRISTAR, system wojewódzki i krajowy. Celem tych działań jest zmniejszenie lub eliminacja kolejek samochodów ciężarowych dowożących/odbierających ładunek, rozładokowanie nasyconym ruchem w istniejącej i planowanej w rozwoju sieci dróg, a także zarządzanie parkingami w strefie oczekiwania do portów. Proponowany zapis jest zgodny z Białą Księgą - Planem utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobosoczędnego systemu transportu, Propozycją Komisji Europejskiej „Porty-Motor Wzrostu”, Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2030, oraz Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie transportu Mobilne Pomorze. Widz: str. 40 RPS - „Poprawa bezpieczeństwa podróży, skrócenie czasu przejazdu, bardziej efektywne wykorzystanie sieci transportowej [zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz na drogach prowadzących do miejscowości nadmorskich] są możliwe do osiągnięcia poprzez wdrażanie rozwiązań zaliczanych do inteligentnych systemów transportowych (ITS). Z tego względu podejmowane działania inwestycyjne będą dotyczyły także wdrażania rozwiązań „smart” stanowiących ważny komponent nowoczesnej mobilności.”	UWZDŁĘDNIONA	
4	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	34	2.4. Wiza transformacji cyfrowej	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - Nowego postulat: „Integracja systemów cyfrowych (ITS) na poziomie regionalnym wspierających zarządzanie wstępującym ruchem ciężkim oraz rozładokowanie nasyconym ruchem w istniejącej i planowanej w rozwoju sieci dróg”	Istotnym działaniem będzie wykorzystanie narzędzi ITS, czyli inteligentnego i skoordynowanego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych na drogach i parkingach do portów i ich otoczenia, włączającego TRISTAR, system wojewódzki i krajowy. Celem tych działań jest zmniejszenie lub eliminacja kolejek samochodów ciężarowych dowożących/odbierających ładunek, rozładokowanie nasyconym ruchem w istniejącej i planowanej w rozwoju sieci dróg, a także zarządzanie parkingami w strefie oczekiwania do portów. Proponowany zapis jest zgodny z Białą Księgą - Planem utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobosoczędnego systemu transportu, Propozycją Komisji Europejskiej „Porty-Motor Wzrostu”, Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2030, oraz Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie transportu Mobilne Pomorze. Widz: str. 40 RPS - „Poprawa bezpieczeństwa podróży, skrócenie czasu przejazdu, bardziej efektywne wykorzystanie sieci transportowej [zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz na drogach prowadzących do miejscowości nadmorskich] są możliwe do osiągnięcia poprzez wdrażanie rozwiązań zaliczanych do inteligentnych systemów transportowych (ITS). Z tego względu podejmowane działania inwestycyjne będą dotyczyły także wdrażania rozwiązań „smart” stanowiących ważny komponent nowoczesnej mobilności.”	UWZDŁĘDNIONA	
5				39	Cel Szczegółowy 2. ZNOWYŻOWANA SIĘ INFRASTRUKTURA DROGOWEJ/ Oczekiwane efekty	PROPOZYCJA ZMIANY ZAPISU - „Integracja węzłów bazowej sieci TEN-T w województwie z innymi elementami infrastruktury transportowej”	Stworzenie transeuropejskiej sieci transportowej jest możliwe tylko wówczas, gdy sieć będzie spójna i nie będzie w niej żadnych przerw (brakujących połączeń i węzłów gardel). Wymagania TEN-T, w świetle obowiązujących norm Rozporządzenia 1315/2013 powinny być objęte monitoringiem usunięcia fizycznych, technicznych i administracyjnych barier Korytarza, a Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę” podkreśla szczególną potrzebę integracji portów Gdynia i Gdańsk z innymi elementami infrastruktury sieci TEN-T (port interconnections). Wspomniane wymagania wynikają z zapisów art. 41 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, dotyczącym wymogu połączenia portów morskich sieci bazowej z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej do dnia 31 grudnia 2030 r.	UWZDŁĘDNIONA	
6	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	57	Port Gdynia Wzrost zdolności przeladunkowej Portu Gdynia oraz pełna integracja portu z zapleczem ma istotne znaczenie dla rozwoju województwa pomorskiego. Zgodnie ze Strategią Rozwoju Portu Gdynia, bazującą na analizach rynkowych i planach rozwojowych Portu Gdynia, do 2027 roku planuje się osiągnięcie 32 mln ton przeladunków. (...)	Zgodnie ze Strategią Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, bazującą na analizach rynkowych i planach rozwojowych Portu Gdynia, do 2027 roku planuje się osiągnięcie 32 mln ton przeladunków	Formalna i obowiązująca nazwa dokumentu strategicznego Spółki ZMPG S.A.	UWZDŁĘDNIONA	
7	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	58	Z prognozowanego wzrostu obsługi i planów inwestycyjnych portu w Gdyni transportem drogowym i kolejowym, przewiduje się wzrost udziału przewozu ładunków transportem kolejowym, ze szczególnym uwzględnieniem technologii intermodalnej, zakładając, iż kolejne inwestycje liniowe i punktowe zostaną zrealizowane.	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - „Z prognozowanego wzrostu obsługi i planów inwestycyjnych portu w Gdyni transportem drogowym i kolejowym, przewiduje się wzrost udziału przewozu ładunków transportem kolejowym, ze szczególnym uwzględnieniem technologii intermodalnej, zakładając, iż kolejne inwestycje liniowe i punktowe zostaną zrealizowane. Waznym przewidywaniem będzie również powstanie platformy multimodalnej „Dolina Logistyczna” jako bezpośredniego zaplecza logistyczno-przemysłowego portu.”	Powstanie „Doliny Logistycznej” pozwoli na wyznaczenie terenów, które zostaną dedykowane działalności logistycznej. Funkcjonowanie Doliny Logistycznej zapewni dostęp do korzystania z oferowanych tam usług logistycznych dla eksporterów i importerów ładunków przewożonych drogą morską. Realizacja projektu ma również służyć zachęceniu przedsiębiorstw do uruchomienia produkcji w pobliżu portu. Projekt jest ściśle związany z realizacją projektu Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni. Powstanie Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna” jest planowane po 2022 roku. Projekt będzie składał się z dwóch etapów. Pierwszy będzie dotyczył: powstania wewnętrznej infrastruktury drogowej, parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych, terminala intermodalnego, magazynów oraz placów składowych. W 2019 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna złożył w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglug Śródlądowej wniosek o dokonanie zmiany granicy portu morskiego w Gdyni w zakresie objęcia części obszaru funkcjonalnego pn. „Dolina Logistyczna” pow. 260,2 ha w gminie Kosakowo, powiat pucki. Rada Gminy Kosakowo, bez głosów sprzeciwu, podjęła uchwałę pozytywnie opiniującą wniosek ZMPG S.A. Rada Miasta Gdyni zapoinowała negatywnie projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglug Śródlądowej z dnia 02.08.2019r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglug Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz.U. 2020 r., poz. 822), opublikowanym w Dzienniku Ustaw w dniu 8 maja 2020r., rozszerzona granica administracji Portu Gdynia. Nowe granice portu gdyniskiego obejmują teren zakupione od byłej Spółki Remontowej NALTA S.A., a także inne tereny o istotnym potencjale rozwojowym, tj. obszar Pisu Rybackiego i tereny Gminy Kosakowo (w gminie tej obszar wynosi 260,2 ha). ZMPG S.A. prowadzi prace przygotowawcze związane z zagospodarowaniem obszarów Doliny Logistycznej. Realizacja projektu planowana jest w formule PPP, ze współudziałem ZMPG S.A. w latach 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln PLN. ZMPG S.A. prowadzi prace przygotowawcze związane z opracowaniem planu rozwoju oraz koncepcji obszarów Doliny Logistycznej.	UWZDŁĘDNIONA	
8	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	62	Infrastruktura transportu wodnego morskiego	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - Inwestycje: „Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnych parametrów TEN-T.”	Z uwagi na rokroczny wzrost przeladunków w Porcie Gdynia, przepustowość Estakady Kwiatkowskiego, jak i jej postępująca dekapitalizacja, a także niedostosowanie tego obiektu do struktury ruchu, oraz jej dalsza intensywna eksploatacja może spowodować katastrofę komunikacyjną odciążając port od połączeń z zapleczem społeczno-gospodarczym. Potrzebna jest zatem modernizacja Estakady. Przebudowa tej drogi nie jest możliwa bez zapewnienia alternatywnego dostępu do Portu Gdynia (Drogi Czerwona), z uwagi na szacowany czteroletni okres jej przebudowy. Na stronie 26 Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich (2019 r.) napisano: „Z punktu widzenia funkcjonalnego statusu Kwiatkowskiego stanowi bardzo ważny składnik infrastruktury zapewniającej dostęp do portu gdyniskiego, niemniej jednak o pełnej dogodności w dostępie do portu będzie można mówić w chwili, gdy trasa ta będzie spełniać wymagania charakterystyczne dla sieci TEN-T.”	NIEUWZDŁĘDNIONA	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego zawarta jest w inwestycjach na poziomie regionalnym.
9	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	62 oraz 73-74	Infrastruktura transportu wodnego morskiego	PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU - Inwestycje: „Pogłębienie toru podejściowego i akwenuw wewnętrznych Portu Gdynia”	Podstawowym celem realizacji inwestycji jest umożliwienie zawiązania do portu znacznie większych jednostek: o maksymalnej długości do 400 m, szerokości do 58 m i maksymalnym zanurzeniu do -14,7 m oraz poprawa warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa żeglugi. Pozwoli ona na utrzymanie konkurencyjności Portu Gdynia na rynku kontenerowym i masowym, w kontekście ciągłej zwiększających się wymagań armatorów.	UWZDŁĘDNIONA	

10	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	94	UWAGA GENERALNA DO PRZEBIEGU I klasyfikacji linii kolejowych –MAPA	MAPA NIE PRZEDSTAWIA SZCZEGÓLOWEGO PRZEBIEGU LINII, KTÓRA PRAWDOPODOBNIIE (AKRONIM: PKA) ONOZI SIĘ DO POMORSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ - RPK-26 Gdynia Główna - Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie/Kosakowo (PKA)	<p>Przedstawione warianty rozwiązań przebiegu kolei aglomeracyjnej nie zawierają części opisowej i dlatego nie można ich poddać całościowej analizie. ZMPG S.A. podnosi, jak następuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przebieg kolei aglomeracyjnej nie może kolidować z potencjalnym układem drogowym na terenie Doliny Logistycznej określonym koncepcyjnie poprzez wariantowy przebieg OPAT. - Przebieg kolei aglomeracyjnej nie może kolidować z planowanym przebiegiem Drogi Czerwonej. - Przebieg kolei aglomeracyjnej nie może kolidować z potencjalną rozbudową dostępu kolejowego do bocznicy kolejowej w Dębogórze w sąsiedztwie której zakładana jest budowa bocznicy dla obsługi terenów Doliny Logistycznej. - ZMPG S.A. zastrzega, że nie wyrazi zgody na prowadzenie kolei aglomeracyjnej (o lokalizacji przystanków) przez teren należący do Skarbu Państwa i będącej w użytkowaniu Zarządu Portu Gdynia. Nie będzie wręcz możliwa m. in. lokalizacja kolei wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego ponieważ stworzy zasadniczą przeszkodę w skomunikowaniu obszaru nabrzeży Helskiego i Bujańskiego z zachodnim zapleczem Portu Gdynia. - Wariant z przebiegiem kolei wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego uniemożliwi kompleksową modernizację Estakady zgodnie z koncepcją pt. „Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T”, opracowaną na zlecenie Gminy Miasta Gdynia w 2014 roku. - Prowadzenie kolei metropolitalnej w rejonie ul. Puckiej i Elektrociepłowni nie może w żaden sposób ograniczyć dotychczasowego i zwiększonego ruchu pociągów kontenerowych z terminalu BCT do Stacji Gdynia Port. 	UWZŁĘDNIONA	
11	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	184	Porty i przystanie morskie [...] Z planami rozwoju morskiej energetyki wiatrowej powiązane są projekty rozbudowy portu w Gdyni dwóch portów na Śródkowym Pomorzu. W Porcie Gdynia planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Poza nim planuje się budowę dwóch terminali w celu zapewnienia obsługi jednostek serwisowych offshore wind w Uście i Łebie.	<p>PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU -</p> <p>„Z planami rozwoju morskiej energetyki wiatrowej powiązane są projekty rozbudowy portów na Śródkowym Pomorzu. W Porcie Gdańsk planowana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Poza nim planuje się budowę dwóch terminali w celu zapewnienia obsługi jednostek serwisowych offshore wind w Uście i Łebie.</p> <p>Zmiana uchwały Rady Ministrów nie oznacza sarzucenia twójnych w Porcie Gdynia inwestycji. Siłę Portu Gdynia jest jego uniwersalności i elastyczności. Należy podkreślić, że niezależnie od otoczenia prawego czy legislacyjnych wytycznych Port Gdynia jest otwarty na każdego klienta. MFW jest w dalszym ciągu traktowana przez ZMP Gdynia S.A. jako interesujące rozwiązanie portfolio usług portowych Portu Gdynia i oferta dla rynku MEW pozostaje aktualna. Zarówno dotychczasowe terminale, zwłaszcza terminale kontenerowe, jak i przede wszystkim Port Zewnętrzny, będą doskonale uzupełniać się z terminalem instalacyjnym w Gdańsku, co będzie korzystne z punktu widzenia MEW, ale także bezpieczeństwa Państwa Polskiego w zakresie zapewnienia i wzrostu efektywności łańcuchów wymiany międzynarodowej.</p> <p>Porty w Gdańsku i Gdyni stanowią unikatny na skalę regionu uniwersalny i nowoczesny hub usług sektora TSL. Silna pozycja konkurencyjna obu portów pozwoliła na zlokalizowanie w Trójmieście szeregu przedsiębiorstw związanych z branżą MEW. ZMP Gdynia S.A., pozostaje otwarte na kontynuację wspólnych starań o dobro polskiej energetyki.</p>	UWZŁĘDNIONA		
12	PORT GDYNIA	23.03.2022	RPS w zakresie mobilności i komunikacji	225 i 246	Oczekiwania wobec wstąpił centralnych:	<p>PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU -</p> <p>„Budowa Drogi Czerwonej - elementu „ostatniej mili” dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy państwa” (na stronie 246 sugeruje się zmianę nazwy inwestycji na jw.)</p> <p>Droga ta wypróżniałaby ruch tranzytowy z Obwodnicy Trójmiejskiej (S6) bezpośrednio do/ z portu oraz stanowi warunek budowy Portu Zewnętrznego, a także parkingu centralnego dla Portu Gdynia dla samochodów ciężarowych. Droga Czerwona umożliwi dostęp do terenów Doliny Logistycznej, włączonych w granice administracyjne Portu Gdynia w 2020 roku. Drogi ta ma również istotne znaczenie jako infrastruktury poddrogowej przeznaczenia (Military Mobility) ze względu na gospodarczo-obronne funkcje Portu Gdynia i realizowane zadania na rzecz obronności państwa, w tym potrzeb Sił Zbrojnych RP, NATO, sił sojuszników i HNS (wsparcie przez państwo-gospodarza) w ramach Europejskiego Sojuszu Obronnego. Droga Czerwona w Gdyni jest jednym z przykładów brakujących połączeń do sieci bazowej TEN-T, która miałaby zapewnić dostęp do Portu od strony łądu. Port Gdynia powinien do dnia 31 grudnia 2030 r. zostać połączony z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej oraz, w miarę możliwości, z infrastrukturą dróg wodnych śródlądowych tej sieci. Realizacja zadania z Budżetu Państwa musi być rozważana nie tylko w kontekście wypełnienia zobowiązań przez państwo członkowskie UE, ale także jako element konieczny do dalszego rozwoju Portu Gdynia, który prowadzi i planuje szereg inwestycji komplementarnych, zlokalizowanych w strefie jej bezpośredniego oddziaływania</p> <p>Zadanie inwestycyjne „Via Maris – Droga Czerwona w Gdyni” jest wpisane w załączniku nr 2 (Plan finansowy Programu) do „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2030”. Należy zwrócić uwagę na kluczową kwestię wskazaną w raporcie NIK o wynikach kontroli „Infrastruktura dostępowo do portów morskich”. Raport wielokrotnie podkreśla bariery i trudności w dostępie do portu w Gdyni. „W związku z obowiązkami wyłączenia się przez państwo polskie z wymogu wdrożenia rozwiązań zawartych w rozporządzeniu TEN-T ustanawiającym wytyczne dotyczące rozwoju sieci TEN-T, w tym do dnia 31 grudnia 2030 r. dostawienia infrastruktury drogowej prowadzącej do portu w Gdyni do wymagań tego rozporządzenia oraz biorąc pod uwagę, że podjęte do chwili obecnej działania nie doprowadziły do usunięcia braków w realizacji łańcucha infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wypracowanie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do portu w Gdyni.”</p>	UWZŁĘDNIONA		
13	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zaf. Nr 1 Transport	7	1.1. Europejskie dokumenty strategiczne	<p>W dokumencie nie uwzględniono „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (2020) COM(2020) 789 final</p> <p>Najważniejszym wyzwaniem, z jakim mierzy się sektor transportu, jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie bardziej zrównoważonego charakteru sektora. Jednocześnie taka transformacja stanowi wspaniałą okazję do polepszenia jakości życia i modernizacji europejskiego przemysłu we wszystkich łańcuchach wartości, tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, opracowywania nowych produktów i usług, wzmacniania konkurencyjności oraz dążenia do globalnego przywództwa w chwili gdy inne rynki dążą do szybkiego przejścia na mobilność bezemisyjną. Biorąc pod uwagę wysoki odsetek całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE, unijny cel w postaci ograniczenia gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. może zostać osiągnięty wyłącznie dzięki bezwzględemu wdrożeniu bardziej ambitnej polityki służącej ograniczeniu zależności transportu od paliw kopalnych oraz w szczególności z dążeniami na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. Powołanie Europejskiego Zielonego Ładu 1 zależy od naszej zdolności do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu.</p> <p>Porty morskie powinny stać się ośrodkami multimodalnej mobilności i transportu, łączącymi wszystkie właściwe rodzaje transportu. Pozwoli to poprawić jakość powietrza w skali lokalnej, co z kolei przyczyni się do poprawy zdrowia otoczących mieszkańców</p>	NIUWZŁĘDNIONA	Dokument jest przytoczony w opracowaniu.	
14	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zaf. Nr 1 Transport	25 i 27	Tab. 3, ostatnia pozycja	<p>UWAGA DOTYCZY PKA – „Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej”</p> <p>Podstawowym celem realizacji inwestycji jest umożliwienie zawiązania do portu znacznie większych jednostek: o maksymalnej długości do 400 m, szerokości do 58 m i maksymalnym zanurzeniu do -14,7 m oraz poprawa warunków nawigacyjnych i stanu bezpieczeństwa żeglugi. Pozwoli ona na utrzymanie konkurencyjności Portu Gdynia na rynku kontenerowym i masowym, w kontekście ciągłej zwiększających się wymagań armatorów.</p>	NIUWZŁĘDNIONA	Uwaga niezrozumiała	
15	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zaf. Nr 1 Transport	28	1.3.3. Infrastruktura transportu wodnego morskiego	<p>Brak inwestycji „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia”.</p> <p>Z uwagi na rokroczny wzrost przeladunków w Porcie Gdynia, przepustowość Estakady Kwiatkowskiego, jak i jej postępująca dekapitalizacja, a także niedostosowanie tego obiektu do struktury ruchu, oraz jej dalsza intensywna eksploatacja może spowodować katastrofę komunikacyjną odciążając port od połączeń z zapleczem społeczno-gospodarczym. Potrzebna jest zatem modernizacja Estakady. Przebudowa tej drogi nie jest możliwa bez zapewnienia alternatywnego dostępu do Portu Gdynia (Droga Czerwona), z uwagi na szacowany czteroletni okres jej przebudowy.</p> <p>Na stronie 26 Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich (2019 r.) napisano: „Z punktu widzenia funkcjonalnego Trasa Kwiatkowskiego stanowi bardzo ważny składnik infrastruktury zapewniającej dostęp do portu gdyńskiego, niemniej jednak o pełnej dogodności w dostępie do portu będzie można mówić w chwili, gdy trasa ta będzie spełniać wymagania charakterystyczne dla sieci TEN-T.”</p>	UWZŁĘDNIONA		
16	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zaf. Nr 1 Transport	105	Terminal Intermodalne	<p>PROPOZYCJA NOWEGO ZAPISU -</p> <p>„Ważnym przedsięwzięciem wchodzącym w relację z portem w Gdyni (choć ulokowanym w województwie kujawsko-pomorskim) będzie także platforma multimodalna w Emilianowie / k. Bydgoszczy.”</p> <p>Terminal Intermodalne</p> <p>Ważnym przedsięwzięciem wchodzącym w relację z portem w Gdyni (choć ulokowanym w województwie kujawsko-pomorskim) będzie także platforma multimodalna w Emilianowie / k. Bydgoszczy.</p> <p>W 2020 r. KOWR utworzył spółkę celową Terminal Intermodalny Bydgoszcz-Emilianowo. Rozwój tego terminala jest związany z kluczowym wyzwaniem dla Portu Gdynia jest przebudowa i modernizacja kolejowej infrastruktury dostępowej i infrastruktury kolejowej celem dostosowania do wymagań określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013. Wymogi te można spełnić poprzez skierowanie ruchu z/do Portu Gdynia na linię 201, co znacznie zmniejszy obciążenie ciągu linii 202/9/131. Linia 201 stanowi fundamentalną częścią korytarza Rail Freight Corridor 5 i jako dostęp do portu w Gdyni jest uznawana przez Komisję Europejską za bardzo istotną dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Należy także zwrócić uwagę, że linia 201 została zakwalifikowana jako infrastruktura sieci kompleksowej TEN-T, mimo, iż stanowi kluczowy dla Korytarza B-A element sieci bazowej TEN-T. Formalne włączenie linii 201 do infrastruktury bazowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk zapewni spójność obu korytarzy transportowych oraz jej modernizację do 2030 roku. Modernizacja linii kolejowej nr 201 (łączącej Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszcz wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”), pozwoli na ominięcie obciążonego trójmiejskiego węzła kolejowego.</p>	NIUWZŁĘDNIONA	Inwestycja mimo, że jest związana z działalnością Portu Gdynia, znajduje się poza obszarem województwa pomorskiego.	
17	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zaf. Nr 1 Transport	190	3.6.2. Obroty ładunkowe w portach morskich	<p>PROPOZYCJA ZMIANY ZAPISU –</p> <p>„W 2019 r. obroty zrealizowane w Porcie Gdynia stanowiły 21,9% obrotów ogółem polskich portów morskich i wyniosły 20,5 mln ton.</p> <p>Wymagana jest poprawa wartości, zgodnie z prawdziwymi danymi. Vide: rysunek 82 na stronie 191.</p>	UWZŁĘDNIONA		

18	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Brak zaznaczenia inwestycji „Drogi Czerwonej”.	Droga Czerwona w Gdyni jest jednym z przykładów brakujących połączeń do sieci bazowej TEN-T, która ma labay zapewnić dostęp do Portu od strony lądu. Port Gdynia powinien do dnia 31 grudnia 2030 r. zostać połączony z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego transeuropejskiej sieci transportowej. Inwestycja jest zgodna z polityką transportową Polski. Zadanie inwestycyjne „Via Maris – Droga Czerwona w Gdyni” jest wpisane w załączniku nr 2 (Plan finansowy Programu) do „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2030”.	UWZDŁĘDNIONA	
19	PORT GDYNIA	23.03.2022	Zał. Nr 3 MAPA	MAPA		Brak zaznaczenia obszaru „Doliny Logistycznej”	Powstanie „Doliny Logistycznej” pozwoli na wyznaczenie terenów, które zostaną dedykowane działalności logistycznej. Funkcjonowanie Doliny Logistycznej zapewni dostęp do korzystania z oferowanych tam usług logistycznych dla eksporterów i importerów ładunków przewożonych drogą morską. Realizacja projektu ma również służyć zachęceniu przedsiębiorstw do uruchomienia produkcji w pobliżu portu. Projekt jest ściśle związany z realizacją projektu Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni. Powstanie Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna” jest planowane po 2022 roku. Projekt będzie składał się z kilku etapów. Pierwszy będzie dotyczył: powstania wewnętrznej infrastruktury drogowej, parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych, terminala intermodalnego, magazynów oraz placów składowych. W 2019 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna złożył w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wniosek o dokonanie zmiany granicy portu morskiego w Gdyni w zakresie objęcia części obszaru funkcjonalnego pn. „Dolina Logistyczna” o pow. 260,2 ha w gminie Kosakowo, powiat pucki. Rada Gminy Kosakowo, bez głosów sprzeciwu, podjęła uchwałę pozytywnie opiniując wniosek ZMPG S.A. Rada Miasta Gdyni zaopiniowała negatywnie projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 02.08.2019r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz.U. 2020 r., poz. 822), opublikowanym w Dzienniku Urzędowym w dniu 8 maja 2020r., rozszerzono granicę administracyjną Portu Gdynia. Nowe granice portu gdynijskiego obejmują tereny zakupione od byłej Stoczni Remontowej NAUTA S.A., a także inne tereny o istotnym potencjale rozwojowym, tj. obszar Pirsu Rybackiego i tereny Gminy Kosakowo (w gminie tej obszar wynosi 260,2 ha). ZMPG S.A. prowadzi prace przygotowawcze związane z zagospodarowaniem obszarów Doliny Logistycznej. Realizacja projektu planowana jest w formule PPP, ze współudziałem ZMPG S.A. w latach 2022 – 2027. Wartość przedsięwzięcia szacuje się na 448 mln PLN. ZMPG S.A. prowadzi prace przygotowawcze związane z opracowaniem planu rozwoju oraz koncepcji obszarów Doliny Logistycznej.	NIEUWZDŁĘDNIONA	Na mapie w załączniku 3 nie zaznaczono tego typu inwestycji.
20	Powiat słupski	30.03.2022	Zał. Nr 1 Transport	143	Powiatami o najmniejszej dostępności do miast powiatowych są: bytowski, człuchowski, chojnicki, słupski oraz starogardzki”.	„Powiatami o najmniejszej dostępności do miast powiatowych są: bytowski, człuchowski, chojnicki, słupski oraz starogardzki”.	Należy zwrócić uwagę, że powiat słupski jest największym pod względem powierzchni powiatem województwa pomorskiego i 4 co do wielkości powiatem w całej Polsce. Tym samym transport, w tym transport publiczny, jest jednym z najważniejszych obszarów działania jednostek samorządu terytorialnego. Od sprawnego systemu transportowego w dużej mierze zależy jakość życia naszych mieszkańców. Na terenie powiatu znajdują się obszary stanowiące „białe plamy” na tle dostępności do siedziby powiatu. Jednym z nich jest obszar północny i północno-wschodni wraz z obszarem ograniczonym od północy drogą wojewódzką nr 213 i od południa drogą krajową nr 6. Drugi bardzo istotny, wykluczony obszar to południowo-zachodnia część powiatu, które większość stanowi Gmina Kępice. Potwierdzeniem istnienia obszarów o najtrudniejszej dostępności do siedziby powiatu jest rysunek nr 59 ze strony 143 załącznika nr 1 do RPS „Zoczenia dostępności transportem zbiorowym siedzib powiatów”. Co ważne, powiat słupski współpracuje z powiatem bytowskim w ramach organizacji transportu zbiorowego na terenach przygranicznych. Celem jest likwidacja „białych plam” komunikacyjnych oraz racjonalizacja wydatkowania środków budżetowych. Przykładowo linia organizowana przez powiat słupski na trasie Słupsk – Łupawa – Dąbrówno na rozszerzonym fragmencie organizowana jest przez powiat bytowski i zapewnia dostęp do komunikacji zbiorowej mieszkańcom miejscowości Wargowo położonej na terenie powiatu bytowskiego. Z sukcesem wdrożyliśmy również pilotażowe rozwiązanie wspólnego honorowania biletów miesięcznych na pokrywających się trasach przejazdu. Pół do współpracy jest więcej, a ich głównym kierunkiem będą tereny graniczące w celu poprawy dostępności do transportu zbiorowego. Trudna sytuacja oraz potrzeby powiatu słupskiego zostały już zawłączone w wojewódzkich dokumentach strategicznych: 1)Wśród dojeżdżających uczniów najwięcej dojeżdża do Gdańska, a w następnej kolejności do Gdyni i Słupska.” Dane dotyczą dojazdów do szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych w roku szkolnym 2018/2019. Dokument: Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 str. 34. 2)Gminy o najsłabszej dostępności transportem publicznym do najbliższego miasta koncentrują się na obszarach dużych, peryferyjnie położonych powiatów, gdzie niewielkie liczbie kursów do najbliższego miasta towarzyszy dodatkowo spora odległość czasowa dojazdu. W obszarach tych występuje też największa miejscowości z koniecznością dojeżdżenia pieszo do przystanku położonego poza miejscowością, co dodatkowo wydłuża czas podróży i obniża dostępność. Jest to zauważalne zwłaszcza na pograniczu powiatów bytowskiego, człuchowskiego, kościerskiego i chojnickiego, w południowej części powiatu starogardzkiego i wschodniej części powiatu słupskiego.” Dokument: Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 str. 35. 3)Gminy o najsłabszej dostępności koncentrują się na obszarach dużych, peryferyjnie położonych powiatów, gdzie niewielkie liczbie kursów do najbliższego miasta towarzyszy dodatkowo długi czas dojazdu. W obszarach tych występuje też największa miejscowości z koniecznością dojeżdżenia pieszo do przystanku położonego poza miejscowością, co dodatkowo wydłuża czas podróży i obniża warunki dostępności. Jest to dobrze widoczne na pograniczu powiatów bytowskiego, człuchowskiego, kościerskiego i chojnickiego, w południowej części powiatu starogardzkiego i wschodniej części powiatu słupskiego” Źródło: RPS w zakresie mobilności i komunikacji, załącznik nr 1: Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego str. 154. Wskazanie powiatu słupskiego jako obszaru borykającego się z problemem niskiej dostępności do siedziby powiatu jest istotne. Szczególnie z punktu widzenia planowania przyszłych działań i ułatwienia absorpcji wsparcia dotyczącego niwelowania wykluczenia transportowego, w tym na rzecz dostępności transportu zbiorowego.	UWZDŁĘDNIONA	