

Załącznik nr 1 do Sprawozdania z przebiegu i wyników konsultacji projektu zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji przyjętego uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 743/194/26 z dnia 2 czerwca 2026 r.

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
1	Gmina Redzikowo	Załącznik 4 mapy tras rowerowych	3	Dodanie odcinka Swochowo – Bukówka jako nieistniejący, wymagający budowy – planowany do realizacji	Droga dla rowerów umożliwi dojazd do zakładów znajdujących się w Siemianicach oraz Słupsku. Połączy się z realizowaną ścieżką Swochowo – Lubuczewo przy drodze wojewódzkiej. Odciaży główne trasy komunikacyjne ruchu samochodowego, ograniczając ryzyko powstawania zatorów drogowych, które są aktualnie ogromnym utrudnieniem dla mieszkańców podczas codziennego funkcjonowania.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
2	Gmina Redzikowo	Załącznik 4 mapy tras rowerowych	4	Zaznaczenie odcinka Swochowo – Swochowo jako istniejący	Inwestycja zakończona.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
3	Gmina Somonino	RPS (dokument główny)	41	Zapis dodany: – przystosowanie dróg pod kątem zwiększenia gotowości cywilnej i wykorzystania dla potrzeb ewakuacji ludności w sytuacjach kryzysowych lub wojennych, jak również do szybkiego przemieszczania wojsk i sprzętu ciężkiego. Projekty w zakresie infrastruktury drogowej obejmowały będą inwestycje w drogi wojewódzkie, a także infrastrukturę pomocniczą i towarzyszącą, które, ze względu na istotną rolę w sytuacjach kryzysowych, zwiększają gotowość cywilną służąc bezpieczeństwu i ewakuacji ludności, bądź też mogą okazać się istotne dla celów militarnych, w tym infrastrukturę służącą organizacji ruchu przy węzłach komunikacyjnych, jeżeli jest ona istotna dla sprawnej obsługi transportowej i kierowania ruchem w sytuacjach kryzysowych.	Proponowane uzupełnienia dotyczą bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego, układu dowozowego do węzła komunikacyjnego w Somoninie oraz infrastruktury służącej organizacji ruchu w sytuacjach kryzysowych	ODRZUCONA	Istniejący zapis nie wyklucza realizacji zadań z zakresu zgłoszonej zmiany, zatem nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych zapisów
4	Gmina Somonino	RPS (dokument główny)	42	– dostosowanie odcinków dróg wojewódzkich i innych publicznych do właściwych parametrów technicznych, w tym wynikających z potrzeb zwiększenia gotowości cywilnej, bądź też obronności i bezpieczeństwa państwa. Projekty w zakresie infrastruktury drogowej obejmowały będą inwestycje w drogi a także w ich infrastrukturę pomocniczą i towarzyszącą, służąc bezpieczeństwu i ewakuacji ludności, mogą też okazać się istotne dla celów militarnych, przebudowę skrzyżowań drogi krajowej nr 20 z drogami wojewódzkimi i powiatowymi w miejscowości Egierowo, preferencyjnie w formie ronda lub innego rozwiązania ograniczającego punkty kolizji i poprawiającego płynność ruchu, oraz przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 224 (ul. Wolności) z drogą gminną ul. Siemiana w Somoninie.	Proponowane uzupełnienia dotyczą bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego, układu dowozowego do węzła komunikacyjnego w Somoninie oraz infrastruktury służącej organizacji ruchu w sytuacjach kryzysowych	ODRZUCONA	Istniejący zapis nie wyklucza realizacji zadań z zakresu zgłoszonej zmiany, zatem nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych zapisów
5	Gmina Somonino	RPS (dokument główny)	233	Zapis dodany: przebudowa i rozbudowa dróg służących zwiększeniu gotowości cywilnej i ewakuacji ludności w sytuacjach kryzysowych oraz bezpieczeństwu i obronności państwa; przebudowa i rozbudowa dróg stanowiących układ dowozowy do węzłów integracyjnych i głównych korytarzy transportowych, w tym dróg łączących DK20 – Wyczechowo – Somonino oraz DK20 – Borcz – drogę powiatową nr 1925G oraz DK20 – Egierowo-Sławki.	Proponowane uzupełnienia dotyczą bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego, układu dowozowego do węzła komunikacyjnego w Somoninie oraz infrastruktury służącej organizacji ruchu w sytuacjach kryzysowych	ODRZUCONA	Istniejący zapis nie wyklucza realizacji zadań z zakresu zgłoszonej zmiany, zatem nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych zapisów
6	Gmina Żukowo	uwaga ogólna		Zwracam uwagę na następujące kwestie: 1. Potrzeba dalszego rozwoju infrastruktury transportu publicznego w mniejszych miejscowościach 2. Konieczność zwiększenia częstotliwości połączeń oraz ich lepsza synchronizacja 3. Uwzględnienie rozwiązań wspierających transport ekologiczny, w tym ścieżek rowerowych i elektromobilności	Powyższe działania mogą znacząco wpłynąć na poprawę jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie spójności komunikacyjnej regionu.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
7	Miasto Starogard Gdański	RPS (dokument główny)	24	Dodanie zapisu: Budowa Portu Polska determinującego powstanie nowych połączeń kolejowych	Budowa CKP jest również szansą na powstanie nowego sprawnego połączenia kolejowego. W związku z tym nie jest zasadne traktować podporządkowanie środków rozwojowych inwestycjom centralnym (np. CPK)	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
8	Miasto Starogard Gdański	RPS (dokument główny)	212	Dodanie zapisu: Usprawnienie przepustowości połączenia kolejowego pomiędzy liniami kolejowymi nr 203, 260 i 9	Dzięki powstaniu sprawnego wskazanego połączenia kolejowego omijającego stację Tczew będzie możliwość zaprojektowania nowych połączeń kolejowych będących atrakcyjną ofertą dla pasażerów dojeżdżających do Trójmiasta z kierunku Chojnic, Czerska, Zblewa i Starogardu Gdańskiego. Bezpośrednie połączenia z Trójmiastem są atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego. Wskazane połączenie jest najkrótszym czasowo z możliwych form transportu, co czyni je wyjątkowo atrakcyjnym dla studentów i osób dojeżdżających do pracy w obszarze Trójmiasta. Oferta dogodnego skomunikowania regionu Starogardu Gdańskiego o czasie dojazdu do Gdańska poniżej 50 minut, może być zachętą do rozważenia osiedlenia się w naszym mieście, co pozytywnie wpłynie na obecnie trwający trend wyludniania się obszarów miasta.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
9	Miasto Starogard Gdański	RPS (dokument główny)	245	Dodanie zapisu w pakiecie przedsięwzięć w zakresie budowy obwodnic miast w ciągu dróg wojewódzkich: -Obwodnicy wschodniej Starogardu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 222	Budowa wskazanego nowego połączenia DK 22 i DW 222 jako nowy przebieg DW 222 będzie uzupełnieniem układu drogowego, który powstanie po wybudowaniu obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu DK 22. Obwodnica w ciągu drogi krajowej wyprowadzi ruch pojazdów z centrum miasta w kierunku wschód-zachód. Po przebudowie DW 222 na odcinku Starogard Gdański – Gdańsk wielu użytkowników ruchu wybiera właśnie to połączenie drogowe omijając płatną autostradę. W związku z tym ruch tranzytowy na kierunku północ – południe jest jedną z bardziej obciążonych relacji. Po wybudowaniu obwodnicy w ciągu DK 22, ruch pojazdów kierunku do i z Gdańska nadal będzie odbywał się przez centrum miasta. Dodatkowo należy zaznaczyć, iż budowa wschodniej obwodnicy Starogardu Gdańskiego łączącej DK 22 i DW 222, będzie stanowić alternatywę dla przejazdu nad torami kolejowymi wiaduktem w ciągu obecnego przebiegu DW 222 (ul. Gdańska). Ma to duże znaczenie w związku z możliwością zapewnienia przejeźdności dróg ewakuacyjnych z obszarów Trójmiasta w głąb kraju. Uwzględnienie budowy wschodniej obwodnicy Starogardu Gdańskiej jest analogicznym przykładem jak budowa wschodniej obwodnicy Lęborka w ciągu DW 214 i zrealizowana już obwodnica Chojnic w ciągu DW 212. Biorąc powyższe pod uwagę postulat wpisania wskazanego połączenia drogowego jako części obecnego przedsięwzięcia strategicznego można uznać za w pełni uzasadniony.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji. Proponowane zadanie stanowi nową inwestycję, która nie jest ujęta w żadnych planach.
10	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 83 w poz. 76 (WA i WB); - str. 107, tab.19; - str. 202, poz. 76.	We wskazanych pozycjach występują różne nazwy: „węzeł integracyjny” oraz „lokalny węzeł integracyjny” – czy w tym przypadku nie jest wymagane ujednoczenie wskazania jakiego jest to rodzaju węzeł?	Ujednoczenie rodzaju węzła	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna, gdyż dotyczy dostosowanie zapisów do stanu faktycznego
11	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 84, poz. 97; - str. 107, tab. 19; - str. 202, poz. 97.	Przy nazwie tej miejscowości we wskazanych pozycjach występują różne określenia „budowa przystanku zintegrowanego” oraz jako „węzeł integracyjny” - czy w tym przypadku nie jest wymagane ujednoczenie wskazania jakiego jest to rodzaju węzeł i nie jest konieczne dodanie członu „PKP” w nazwie?	Ujednoczenie rodzaju węzła	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany
12	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 83 w poz. 76 (WA i WB); str. 107, tab.19; str. 202, poz. 76	Przy nazwie tej miejscowości we wskazanych pozycjach występują różne określenia „budowa przystanku zintegrowanego” oraz jako „węzeł integracyjny” - czy w tym przypadku nie jest wymagane ujednoczenie wskazania jakiego jest to rodzaju węzeł i nie jest konieczne dodanie członu „PKP” w nazwie?	Ujednoczenie rodzaju węzła	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany
13	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 84, poz. 111; str. 107, tab. 19; str. 202, poz. 111	Przy nazwie tej miejscowości we wskazanych pozycjach występują różne określenia „budowa przystanku zintegrowanego” oraz jako „węzeł integracyjny” - czy w tym przypadku nie jest wymagane ujednoczenie wskazania jakiego jest to rodzaju węzeł i nie jest konieczne dodanie członu „PKP” w nazwie?	Ujednoczenie rodzaju węzła	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany
14	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 203, poz. 112	Gmina Żukowo w związku z brakiem realnej możliwości budowy parkingu przy tej stacji kolejowej, zdecydowała o tym, że najbardziej słuszną i zasadną będzie rozbudowa przylegającej do tego przystanku ulicy Leśnej wraz z budową miejsc postojowych przy tej ulicy – sądzę, inwestycja Gminy Żukowo nie stoi w sprzeczności z propozycją wprowadzenia Leźna jako „budowa przystanku zintegrowanego” jednak proszę o takie potwierdzenie. Ponadto, jak wyżej, pytanie czy w nazwie węzła nie powinien znaleźć się człon „PKP”	Interpretacja wprowadzonych zapisów	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany - przy p.o. Leźno powinien powstać przystanek zintegrowany (np. w formie nadbudowy wykopu)
15	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 203, poz. 113	Prawdopodobnie chodzi o stację kolejową w Starej Pile, która w nomenklaturze PKP funkcjonuje bez dopisku "Niestępowo" – po prostu jako "PKP Stara Piła" i prawdopodobnie takie nazewnictwo będzie musiało zostać użyte. Ponadto, jak wyżej, pytanie czy w nazwie węzła nie powinien znaleźć się człon „PKP” i czy wskazanie węzła jako przystanek zintegrowany jest prawidłowe	Interpretacja wprowadzonych zapisów – głównie pod kątem nazwy	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
16	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 83 Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC.			ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany - Stara Piła i Leźno to przystanki zintegrowane, a nie węzły
17	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 107 Tab. 19. Węzły integracyjne w województwie pomorskim		Brak jest natomiast wzmianki o przystankach w Leźnie i Starej Pile	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany
18	Gmina Żukowo	RPS (dokument główny)	str. 202 Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB			ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany
19	Urząd Miejski w Kwidzynie	RPS (dokument główny)	str. 200 tab. 35 węzły integracyjne (str. 202)	Dodanie: Modernizacja węzła integracyjnego w Kwidzynie	Węzeł transportowy w naszym mieście został zrealizowany w ramach projektu pn. „Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie” (RPPM.09.01.02-22-0006/16-00 z późn. zm.). Okres trwałości projektu zakończył się 11.03.2025 r., co umożliwia podjęcie kolejnych działań inwestycyjnych i planowanie dalszego rozwoju infrastruktury. W związku z planowanym wpisaniem przedsięwzięcia do Strategii ZIT MOF Kwidzyna, konieczne jest uzyskanie zgodności z zapisami RPT. Mając powyższe na uwadze, uprzejmie prosimy o uwzględnienie wskazanego przedsięwzięcia w przedmiotowym dokumencie.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
20	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	19-22 1.3 SWOT – transport	Uzupełnić w kolumnie słabe strony jako nowy punkt: „Brak kompleksowego podejścia do odporności infrastruktury transportowej na sytuacje kryzysowe i zagrożenia bezpieczeństwa.”	Analiza SWOT nie uwzględniła w sposób wystarczający zagadnień związanych z odpornością systemu transportowego na sytuacje kryzysowe. W kontekście rosnących zagrożeń (awarie infrastruktury, zmiany klimatu, przerwy w dostawach energii) oraz znaczenia infrastruktury transportowej Gdańska jako elementu systemu logistycznego o znaczeniu krajowym, zasadne jest uzupełnienie słabych stron o ten aspekt. SWOT: dobrze opisuje „transport” ale nie opisuje zdolności systemu do działania w kryzysie. Przez odporność infrastruktury transportowej należy rozumieć zdolność systemu transportowego do utrzymania podstawowych funkcji w warunkach wystąpienia zakłóceń, takich jak awarie, zdarzenia losowe czy sytuacje nadzwyczajne, a także zdolność do adaptacji do zmieniających się warunków oraz szybkiego przywrócenia pełnej sprawności działania.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
21	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	19-22 1.3 SWOT – transport	Dodać: brak w pełni przygotowanych tras ewakuacyjnych o odpowiedniej przepustowości Zagrożenie: przeciążenie sieci drogowej w sytuacjach masowej ewakuacji ludności; brak możliwości zapewnienia ciągłości dostępu do portów i infrastruktury strategicznej; niewystarczająca zdolność do ewakuacji ludności z obszarów nadmorskich i silnie zurbanizowanych Szansa: wykorzystanie funduszy zewnętrznych na mobilność wojskową i odporność infrastruktury. Integracja transportu w skali metropolitalnej (OMGGS) na potrzeby reagowania kryzysowego	Analiza SWOT nie wyczerpuje wszystkich kwestii, które wymagają interwencji	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
22	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	19-22 1.3 SWOT – transport	Rozważyć: rozbudowę w centrach/scenariusze ewakuacji z uwzględnieniem turystów/osób przyjezdnych.	W trakcie sezonu, w wielu miejscowościach nadmorskich liczba mieszkańców wybranych obszarów wzrasta kilka jak nie kilkanaście razy. Te obszary powinny być potraktowane w sposób szczególny.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
23	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	29 (czwarty punkt od dołu)	ZMIENIĆ NA: „obszary rozwojowe, w tym porty morskie jako elementy infrastruktury krytycznej o znaczeniu strategicznym, są sprawnie powiązane (ostatnia mila) z układem drogowym i kolejowym zewnętrznym;”	Obecne zapisy nie uwzględniają wprost strategicznej roli portów morskich jako infrastruktury krytycznej. W przypadku Gdańska ma to szczególne znaczenie ze względu na funkcjonowanie Portu Gdańsk jako jednego z kluczowych węzłów logistycznych w kraju i regionie Morza Bałtyckiego. Doprecyzowanie zapisu pozwoli na lepsze uwzględnienie znaczenia dostępu do portu (tzw. „ostatniej mili”) oraz potrzeb infrastrukturalnych związanych z zapewnieniem ciągłości łańcuchów dostaw i bezpieczeństwa gospodarczego.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
24	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	30 (rozdział: 2.1 Wyzwania w zakresie systemu transportowego)	Uzupełnić zapisy poprzez dodanie celu dotyczącego odporności systemu transportowego, „Bezpieczny i niezawodny system transportowy” np.: „Zapewnienie odporności systemu transportowego na sytuacje kryzysowe, w tym zakłócenia dostaw energii, zdarzenia ekstremalne oraz sytuacje zagrożenia bezpieczeństwa państwa.”	Dokument nie uwzględnił w sposób systemowy odporności systemu transportowego na długotrwałe zakłócenia jego funkcjonowania. W kontekście rosnących zagrożeń (zmiany klimatu, przerwy w dostawach energii, zakłócenia logistyczne, sytuacje kryzysowe) zasadne jest uzupełnienie go o odporność systemu transportowego. Z perspektywy Gdańska – miasta portowego o strategicznym znaczeniu – zapewnienie ciągłości funkcjonowania infrastruktury transportowej ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa, gospodarki oraz funkcjonowania systemów logistycznych na poziomie krajowym i międzynarodowym.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
25	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	30 (rozdział: 2.1 – Ekologiczny i zrównoważony system transportowy)	„- wdrażanie instrumentów zarządzania popytem na transport, w tym ograniczających ruch samochodowy w obszarach miejskich.”	Dokument koncentruje się głównie na działaniach infrastrukturalnych, pomijając w wystarczającym stopniu instrumenty zarządzania popytem na transport. Tymczasem zgodnie z podejściem SUMP osiągnięciocelów zrównoważonej mobilności wymaga również ograniczania ruchu samochodowego poprzez odpowiednie narzędzia regulacyjne. Z perspektywy Gdańska zapis ten jest istotny dla zapewnienia spójności dokumentu z lokalną polityką mobilności oraz efektywnego wdrażania działań ograniczających kongestję i emisje.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
26	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	37 (Cel Szczegółowy 1. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ ZBIOROWA I AKTYWNA)	Proponujemy zapis: zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich	Jest to pleonazm.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
27	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	41 (Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ, punkt 2 od dołu)	Uzupełnienie zapisu o "inne drogi publiczne", tj. "przystosowanie dróg pod kątem zwiększenia gotowości cywilnej i wykorzystania dla potrzeb ewakuacji ludności w sytuacjach kryzysowych lub wojennych, jak również do szybkiego przemieszczania wojsk i sprzętu ciężkiego. Projekty w zakresie infrastruktury drogowej obejmowały będą inwestycje w drogi wojewódzkie i inne drogi publiczne także infrastrukturę pomocniczą i towarzyszącą, które, ze względu na istotną rolę w sytuacjach kryzysowych, zwiększają gotowość cywilną służąc bezpieczeństwu i ewakuacji ludności, bądź też mogą okazać się istotne dla celów militarnych"	Drogi powiatowe i gminne również pełnią istotną rolę w systemie infrastruktury drogowej, w tym w sytuacjach kryzysowych.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
28	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	41 (Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Priorytet 2.1.SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ)	Uzupełnienie zapisu o "węzły transportowe", tj.: "przystosowanie dróg oraz węzłów transportowych pod kątem zwiększenia gotowości cywilnej i wykorzystania dla potrzeb ewakuacji ludności w sytuacjach kryzysowych lub wojennych, jak również do szybkiego przemieszczania wojsk i sprzętu ciężkiego. Projekty w zakresie infrastruktury drogowej obejmowały będą inwestycje w drogi"	Chodzi tutaj głównie o likwidację "wąskich gardeł" oraz zadbanie o dostęp do infrastruktury krytycznej (port, rafineria, terminale). Wąskie gardła pojawiają się w szczególności na obszarach o dużej koncentracji ludności i funkcji gospodarczych. Te miejsca powinny być ujęte priorytetowo w planach. Np. poprzez kryteria wyboru, jak: znaczenie dla ewakuacji ludności, rola w sieci drogowej, obsługa obszaru metropolitalnego etc. Kryteria wyboru można oprzeć o "główne kierunki migracji z miast" wskazane na rys.3 str. 52	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
29	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	43 (Cel Szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA)	Należy wzmocnić podejście do odporności dużych miast i obszarów metropolitalnych na sytuacje kryzysowe w kontekście funkcjonowania systemu mobilności towarowej, w szczególności poprzez uzupełnienie zapisów o zapewnienie ciągłości obsługi ładunków oraz sprawności działania węzłów transportowych w warunkach zakłóceń ze szczególnym uwzględnieniem obszarów tzw. „ostatniej mili”.	Miasta pełnią rolę kluczowych węzłów logistycznych powiązanych z portami morskimi i transportem intermodalnym, co wymaga uwzględnienia nie tylko efektywności i przepustowości systemu, lecz także jego odporności operacyjnej. Szczególnie istotne jest zapewnienie zdolności do utrzymania funkcji transportowych w sytuacjach zakłóceń, które najczęściej ujawniają się w obszarach o ograniczonej przepustowości, takich jak odcinki „ostatniej mili”.	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż na czas opracowywania RPS ul. Kielnieńska była DW
30	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	81 oraz 200 (4.WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO. 4.3 REGIONALNE I LOKALNE DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W WARIANTACH WA, WB i WC. Tab. 13 Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Lp.21)	POWINNO BYĆ: "21. Przebudowa drogi nr 1935G (ulica Kielnieńska w Gdańsku). "	Uchwałą nr 191/XVII/25 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2025 r., droga wojewódzka nr 218 na terenie Miasta Gdańska została pozbawiona kategorii drogi wojewódzkiej.	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż na czas opracowywania RPS ul. Kielnieńska była DW
31	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	200 (Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Cel szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA, Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB)	Należy dodać budowę Nowej Wyzwolenia.	W związku z przekształceniem ul. Wyzwolenia w „Zieloną Wyzwolenia”, realizowanym przez Partnera Prywatnego w ramach Umowy PPP „Nowy Port 2030+” w okresie od 31.01.2031 r. do 30.04.2034 r., konieczne jest zapewnienie alternatywnego układu drogowego dla transportu towarowego. Funkcję tę przejmie ul. „Nowa Wyzwolenia”, która będzie stanowić jedyną drogę obsługującą transport towarowy do Portu w części zlokalizowanej w dzielnicy Nowy Port. Realizacja Nowej Wyzwolenia ma na celu wykluczenie ruchu ciężarowego z przestrzeni dzielnicy oraz poprawę warunków komunikacyjnych, bezpieczeństwo, komfort życia mieszkańców i jakości przestrzeni publicznej wraz z wyeliminowaniem uciążliwości związanych z ruchem ciężarowym przez dzielnicę Nowy Port	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
32	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	203 (Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB)	Uzupełnić zapisy dotyczące zakupu taboru autobusowego o jego funkcję w systemie zarządzania kryzysowego, analogicznie jak w przypadku taboru kolejowego. W sytuacjach zagrożeń militarnych oraz innych sytuacjach kryzysowych tabor autobusowy może być wykorzystywany na potrzeby ewakuacji ludności oraz realizacji zadań z zakresu obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego.	Zasadne jest rozszerzenie zapisów również na tabor autobusowy w celu zapewnienia dywersyfikacji środków transportu w sytuacjach kryzysowych, w tym na potrzeby ewakuacji ludności. Transport autobusowy, dzięki większej dostępności i elastyczności operacyjnej (szczególnie na obszarach bez dostępu do kolei oraz w relacjach lokalnych), stanowi istotne uzupełnienie systemu, zwiększając jego odporność i zdolność reagowania na różnorodne scenariusze kryzysowe.	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż nie jest planowane jako interwencja na poziomie wojewódzkim
33	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	206 235-241 (6. Działania, cel szczegółowy 2. priorytet 2.1)	Dodać kierunek: „Zwiększenie redundancji układu transportowego (alternatywne trasy, odporność sieci).”	Dokument nie uwzględnia w wystarczającym stopniu potrzeby zwiększania redundancji układu transportowego. Brak alternatywnych tras powoduje wysoką podatność systemu na zakłócenia i może prowadzić do paraliżu komunikacyjnego w przypadku awarii lub zdarzeń losowych. Z perspektywy Gminy Miasta Gdańska zagadnienie to ma szczególne znaczenie, ze względu na wysokie obciążenie układu transportowego, koncentrację ruchu w kluczowych korytarzach komunikacyjnych oraz obecność infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym, w tym portu morskiego. Zapewnienie alternatywnych tras oraz odporności sieci transportowej pozwala na ograniczenie negatywnych skutków zakłóceń, poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie niezawodności funkcjonowania systemu transportowego. Wprowadzenie proponowanego kierunku działania umożliwi lepsze uwzględnienie w planowaniu transportowym aspektu odporności systemu, co jest zgodne z aktualnymi trendami w polityce transportowej UE oraz podejściem opartym na budowaniu odporności infrastruktury krytycznej.	ODRZUCONA	Sformułowanie jest zbyt ogólne. Brak wskazania zasadności wprowadzenia dla celów obronnościowych
34	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	236 (Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T)	odcinek drogi wojewódzkiej od S6 węzeł drogowy „Kowale” do Nowej Świętokrzyskiej	dodanie odcinka drogi wojewódzkiej 221 na odcinku do węzła Kowale na linii kolejowej PKM Południe	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
35	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	239 (Priorytet 2.1. SPÓJNY I DOSTĘPNY SYSTEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ)	alternatywne połączenie drogowe i kolejowe do portu morskiego od strony wschodniej	dodanie alternatywnego połączenia drogowego i kolejowego do portu morskiego od strony wschodniej	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
36	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	245, (Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Działanie 2.2.2.)	W Regionalnym Programie Strategicznym zasadne jest wyraźne wzmocnienie roli obiektów inżynierskich jako kluczowego elementu systemu transportowego poprzez wprowadzenie zapisów odnoszących się do konieczności zapewnienia ich stałego monitoringu, wysokiej jakości wykonania, trwałości oraz utrzymania odpowiedniej dostępności transportowej. Podejście to powinno obejmować nie tylko realizację nowych inwestycji, lecz także systemowe działania ukierunkowane na utrzymanie i modernizację istniejącej infrastruktury. W szczególności należy uwzględnić potrzebę dostosowania obiektów inżynierskich – takich jak mosty, wiadukty, estakady i tunele – do rosnącego natężenia ruchu ciężkiego wynikającego z dynamicznego rozwoju portów morskich i zaplecza logistycznego regionu, a także ich przygotowanie do obsługi transportu o charakterze szczególnym, w tym ruchu wojskowego, działań ewakuacyjnych oraz zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.	Obiekty inżynierskie stanowią infrastrukturę krytyczną dla ciągłości i bezpieczeństwa transportu, dlatego wymagają systematycznego monitoringu oraz działań utrzymaniowych i modernizacyjnych. W szczególności rosnące obciążenia wynikające z rozwoju portów morskich oraz potrzeby związane z bezpieczeństwem państwa (w tym transportem wojskowym i ewakuacją) uzasadniają konieczność ich odpowiedniego dostosowania i wzmocnienia.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
37	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	255 (Cel Szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA Działanie 3.1.2.)	Należy wzmocnić w dokumencie rolę Portu Morskiego w Gdańsku jako strategicznego węzła o znaczeniu krajowym, w szczególności poprzez wskazanie potrzeby rozwoju infrastruktury zapewniającej jego bezpieczeństwo funkcjonowania i dostępność transportową. Zasadne jest uzupełnienie zapisów o konieczność budowy alternatywnych połączeń drogowo-kolejowych z zapleczem lądowym oraz poprawy przepustowości infrastruktury dostępowej, w tym rozbudowy układu kolejowego i rozdziału ruchu pasażerskiego i towarowego.	Port w Gdańsku pełni kluczową rolę dla bezpieczeństwa państwa w obszarach energetycznym, żywnościowym, gospodarczym i militarnym, jednak jego dostępność transportowa pozostaje ograniczona. Obecna zależność od pojedynczych połączeń drogowych i kolejowych oraz rosnące obciążenie ruchem towarowym uzasadniają konieczność ich rozbudowy i dywersyfikacji. Dodatkowo rozwój Morskiego Hubu Logistycznego, obejmujący m.in. projekty energetyczne i offshore, wymaga wzmocnienia i modernizacji infrastruktury transportowej oraz zapewnienia stabilnego wsparcia inwestycyjnego.	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż obecne zapisy są wystarczające
38	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	210-223 (Priorytet 1.1. Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej)	dodanie Priorytetu: 1.1.6.: inwentaryzacji i budowy brakujących dojazdów pieszych do obiektów zbiorowej ochrony	inwentaryzacji i budowa brakujących dojazdów pieszych do obiektów zbiorowej ochrony	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż obecne zapisy są wystarczające
39	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	252-256 (Cel Szczegółowy 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ TOWAROWA Priorytet 3.2. Sprawna infrastruktura liniowa transportu intermodalnego)	dodanie działania 3.1.3.: alternatywne połączenie drogowe i kolejowe do portu morskiego od strony wschodniej	alternatywne połączenie drogowe i kolejowe do portu morskiego od strony wschodniej	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
40	Urząd Miejski w Gdańsku	RPS (dokument główny)	Rozdział: 2.1 + 6. Działania	Dodać kierunek działania: „Rozwój infrastruktury transportowej o podwójnym zastosowaniu (cywilno-wojskowym), w szczególności w zakresie dostępu do portów morskich.”	Dokument nie uwzględnia wprost roli infrastruktury transportowej o podwójnym zastosowaniu (cywilno-wojskowym). Tymczasem rozwój takiej infrastruktury ma istotne znaczenie dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemów transportowych w sytuacjach kryzysowych oraz dla obsługi logistycznej o znaczeniu strategicznym. Z perspektywy Gdańska ma to szczególne znaczenie ze względu na funkcjonowanie Portu Gdańsk oraz konieczność zapewnienia odpowiednich warunków infrastrukturalnych dla jego obsługi. Infrastruktura to nie tylko transport „na co dzień”, ale też element bezpieczeństwa państwa i ciągłości logistyki.	ODRZUCONA	Brak zasadności zmiany, gdyż obecne zapisy są wystarczające
41	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	17-19 (1. Uwarunkowania Rozwoju i Diagnoza Stanu Istniejącego, 1.1. Zakres uwarunkowań i diagnozy w zakresie transportu, 1.2. Zakres uwarunkowań i diagnozy w zakresie cyfryzacji)	Rekomenduje się aktualizację danych popartych analizami uwarunkowań w zakresie transportu i cyfryzacji województwa pomorskiego.	Większość danych zawartych w części diagnostycznej dokumentu bazuje na danych/informacjach/wartościach z 2019 – 2020. Jest to zbyt odległa perspektywa czasowa, która może nie oddawać w pełni bieżącej sytuacji i pojawiających się trendów. Dane wejściowe i wnioski z nich płynące mają niebagatelny wpływ na wyniki analiz SWOT i TOWS (str.19-28).	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
42	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	45 (Cel Szczegółowy 3. Zrównoważona Mobilność Towarowa, Priorytet 3.2. Sprawna Infrastruktura Liniowa Transportu Intermodalnego)	Należy rozgraniczyć, iż pomimo tego, że nabrzeża Portu Gdynia posiadają parametry umożliwiające obsługę barek żeglugi śródlądowej, to jednak z uwagi na położenie i znaczące odległości akwenu Zatoki Gdańskiej, obsługa barek rzecznych śródlądowych obecnie jest mało prawdopodobna z uwagi na fakt, że tego typu jednostki rzadko posiadają homologację na operowanie na otwartych wodach.		ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
43	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	54 (Rozwój portów morskich, kluczowych dla gospodarki narodowej)	Rekomenduje się aktualizację informacji o uwarunkowaniach wewnętrznych i zewnętrznych rozwoju głównych portów morskich województwa pomorskiego. Przykład może stanowić informacja o przebiegu korytarzy transportowych sieci TENT: Porty morskie w Gdańsku i Gdyni jako węzły transportowe stanowią integralną część międzynarodowych korytarzy transportowych sieci TEN-T, rozpoczynające swój przebieg w województwie pomorskim: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie...”.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
44	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	60 (Rozwój portów morskich, kluczowych dla gospodarki narodowej)	Rekomenduje się aktualizację informacji o regulacjach i wymogach wobec przedsięwzięć infrastrukturalnych w porcie oraz infrastruktury liniowej dostępowej. Przykładem jest: Dostęp do portu w Gdyni od strony lądowej nie spełnia standardu TEN-T w zakresie infrastruktury dostępu do portów sieci bazowej. W 2021 r. jedynym połączeniem drogowym do portu jest Estakada Kwiatkowskiego (droga powiatowa niespełniająca standardów nośności dla dróg tranzytowych). Estakada Kwiatkowskiego wymaga pilnej modernizacji, a wysiłki portu kierowane są w szczególności na rzecz realizacji bezpośredniego dostępu drogowego do portu o standardzie drogi krajowej, czyli budowy „Drogi Czerwonej”. Kluczowym wyzwaniem jest również przebudowa i modernizacja kolejowej infrastruktury dostępowej i infrastruktury kolejowej na obszarze portu celem dostosowania do wymogów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013	Drogi krajowe stanowiące połączenie drogowie Portu Gdynia z głębią kraju to droga ekspresowa S6 (w tym Obwodnica Trójmiasta), droga ekspresowa S7 oraz autostrada A1. Natomiast, bezpośrednią trasą, która łączy port w Gdyni z siecią dróg krajowych jest ulica Eugeniusza Kwiatkowskiego – droga powiatowa, której parametry techniczne na odcinku najbliższej portu nie spełnia wymagań sieci TEN-T. Trasa ta jest wąskim gardłem dostępu drogowego, w wyniku czego jest obciążona ruchem o dużym natężeniem samochodów ciężarowych oraz ruchem miejskim (samochody osobowe i pojazdy komunikacji miejskiej), co wpływa na jej znaczne i postępujące wyeksploatowanie. W związku z tym konieczne jest zapewnienie alternatywnego połączenia drogowego spełniającego wszelkie normy sieci TEN-T, jakim jest planowana do wybudowania Droga Czerwona. Projektowana Droga Czerwona jest warunkiem koniecznym do zapewnienia realizacji kluczowych inwestycji i dalszego rozwoju portu. Jako węzeł transportowy sieci bazowej TEN-T Port Gdynia (element transeuropejskich korytarzy „Morze Adriatyckie – Morze Bałtyckie” oraz Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie), powinien do 2030 roku posiadać połączenie z drogą krajową spełniającą parametry sieci TEN-T, m.in. zapewnienie dopuszczalnego nacisku 11,5 ton na jedną os. Takie wymogi może spełnić jedynie Droga Czerwona, która jest priorytetowa i niezbędna dla zapewnienia bezpośredniego dostępu drogowego do Portu Gdynia oraz zgodna z założeniami jednolitości i nieprzerwalności sieci TEN-T. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. W 2026 roku do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów został wpisany projekt uchwały w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”. Jest to jednoznaczny wyraz konsekwentnego działania w celu realizacji Drogi Czerwonej - stanowiącej o znaczeniu strategicznym, gospodarczym i militarnym Portu Gdynia.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
45	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	60 (Rozwój portów morskich, kluczowych dla gospodarki narodowej)	Rekomenduje się aktualizację informacji o zakończonych już inwestycjach. Przykład: Realizowany jest również projekt Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni, który przewiduje	W 2024 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończyły projekt „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”. Modernizacja i gruntowna przebudowa infrastruktury Stacji Gdynia Port, pozwoliła na zapewnienie wymagań i standardów dla infrastruktury kolejowej sieci TEN-T, zwiększając przy tym przepustowość oraz bezpieczeństwo i efektywność układu kolejowego w ramach Lokalnego Centrum Sterowania Stacji Gdynia Port. Powstała największa głowica rozjazdowa w kraju, łącząca aż 39 torów o długościach, które umożliwiają obsługę składów do 750 metrów oraz nacisku na os 22,5 t. Zbudowano 115 km nowych torów, 359 rozjazdów, dwa nowe wiadukty o długości 640 i 170 metrów poprawiły przepustowość linii prowadzących do portu.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
46	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	62 (Tab. 9. Prawdopodobieństwo realizacji poszczególnych projektów krajowych przewidzianych do realizacji w województwie pomorskim oraz przyporządkowanie projektów do poszczególnych scenariuszy rozwoju.)	Brak wskazania Drogi Czerwonej w punkcie Infrastruktura transportu drogowego Tabeli nr 9. Pomimo, iż realizacja Drogi Czerwonej przekracza termin 2030 roku, to jednak z uwagi na niebagatelne znaczenie dla rozwoju systemu transportowego województwa pomorskiego, należy ująć tę inwestycję w zastawieniu z odpowiednim komentarzem.	Jako węzeł transportowy sieci bazowej TEN-T Port Gdynia (element transeuropejskich korytarzy „Morze Adriatyckie – Morze Bałtyckie” oraz Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie), powinien do 2030 roku posiadać połączenie z drogą krajową spełniającą parametry sieci TEN-T, m.in. zapewnienie dopuszczalnego nacisku 11,5 ton na jedną os. Takie wymogi może spełnić jedynie Droga Czerwona, która jest priorytetowa i niezbędna dla zapewnienia bezpośredniego dostępu drogowego do Portu Gdynia oraz zgodna z założeniami jednolitości i nieprzerwalności sieci TEN-T. Zarząd spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z zadowoleniem przyjął informację o wpisaniu do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów projektu uchwały w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”. Jest to jednoznaczny wyraz konsekwentnego działania w celu realizacji Drogi Czerwonej - stanowiącej o znaczeniu strategicznym, gospodarczym i militarnym Portu Gdynia.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
47	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	63 (Tab. 9. Prawdopodobieństwo realizacji poszczególnych projektów krajowych przewidzianych do realizacji w województwie pomorskim oraz przyporządkowanie projektów do poszczególnych scenariuszy rozwoju.)	Niestety prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku linii nr 201 modernizowanej w ramach projektu: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (odcinki linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Somonino, nr 201 Somonino – Gdańsk Osowa (budowa drugiego toru) oraz Gdańsk Osowa – Gdynia Główna (budowa trzeciego toru) oraz linii kolejowej nr 214 Somonino – Kartuzy), jest niskie lub znikome. Wg publikowanych przez PKP PLK informacji planowany termin oddania do użytku zmodernizowanego odcinka Kościerzyna – Gdynia to I kw. 2032 r.	Linia nr 201 jest częścią międzynarodowej linii kolejowej CE-65, głównego szlaku towarowego, który ma zapewnić alternatywny dostęp do Portu Gdynia. Inwestor: PKP PLK S.A. Inwestycja ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju i efektywnego funkcjonowania Portu Gdynia. Modernizacja na linii 201 została zaplanowana przez PKP PLK S.A. w przedziale na kilka kontraktów realizacyjnych. W IV kw. 2025 r. PKP PLK ogłosiło przetargi na realizację poszczególnych odcinków linii. Wg publikowanych przez PKP PLK informacji planowany termin oddania do użytku zmodernizowanej linii kolejowej nr 201 to: dla odcinka Kościerzyna – Gdynia: I kw. 2032 r., dla odcinka Maksymilianowo – Kościerzyna: IV kw. 2029 r. Dla aktualizacji RPS niezbędne jest zweryfikowanie danych.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
48	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	82 (Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC.)	Rekomenduje się skonsultowanie z Urzędem Miasta Gdyni oraz GDDKiA realnych możliwości Modernizacji Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do 2030 roku	Drogi krajowe stanowiące połączenie drogowie Portu Gdynia z głębią kraju to droga ekspresowa S6 (w tym Obwodnica Trójmiasta), droga ekspresowa S7 oraz autostrada A1. Natomiast, bezpośrednią trasą, która łączy port w Gdyni z siecią dróg krajowych jest ulica Eugeniusza Kwiatkowskiego – droga powiatowa, której parametry techniczne na odcinku najbliższej portu nie spełnia wymagań sieci TEN-T. Trasa ta jest wąskim gardłem dostępu drogowego, w wyniku czego jest obciążona ruchem o dużym natężeniem samochodów ciężarowych oraz ruchem miejskim (samochody osobowe i pojazdy komunikacji miejskiej), co wpływa na jej znaczne i postępujące wyeksploatowanie. W związku z tym konieczne jest zapewnienie alternatywnego połączenia drogowego spełniającego wszelkie normy sieci TEN-T, jakim jest planowana do wybudowania Droga Czerwona. Projektowana Droga Czerwona jest warunkiem koniecznym do zapewnienia realizacji kluczowych inwestycji i dalszego rozwoju portu. Z uwagi obecny i zakładany ruch drogowy związany z transportem publicznym, mieszkańców oraz obsługiwanych towarów w Porcie Gdynia, wydaje się uzasadnionym, iż kompleksowa modernizacja Estakady Kwiatkowskiego będzie możliwa po wybudowaniu alternatywnej drogi łączącej miasto i port z systemem dróg województwa	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
49	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	48-108 (3. Analiza Scenariuszowa Rozwoju Systemu Transportowego oraz 4. Warianty Rozwoju Systemu...)	W kontekście aktualizacji RPS oraz tworzenia scenariuszy rozwoju systemu transportowego województwa pomorskiego, porty morskie odgrywają na tyle znaczącą rolę, iż ich wzmacniające się i rozwijające nowe role należy przeanalizować z w stopniu szczegółowym. Nowymi wyzwaniami charakteryzującymi się dużą	Porty morskie stanowią złożone zespoły infrastruktury, których sprawne funkcjonowanie i bezpieczeństwo przekładają się na bezpieczeństwo państw i regionów w ujęciu gospodarczym, energetycznym i militarnym. W Porcie Gdynia oprócz terminali przeładunkowych (port handlowy) i obsługi żeglugi pasażerskiej, w tym lokalnej, funkcjonuje także Port Wojenny – baza 3 Flotyli Okrętów. Port Gdynia ponadto stanowi bazę NATO i jest wykorzystywany podczas ćwiczeń Sojuszu prowadzonych na Morzu Bałtyckim. Bezpieczeństwo infrastruktury portowej to kluczowy aspekt zarządzania portami, a celem jego zapewnienia jest ochrona ludzi, obiektów oraz systemów logistycznych przed różnorodnymi zagrożeniami, wynikającymi zarówno z celowej działalności ludzi, jak również zdarzeń losowych (pożary, zagrożenia miejscowe i kłęski żywiołowe). Zapewnienie bezpieczeństwa w portach jest istotne nie tylko ze względu na znaczenie portów jako węzłów transportowych, ale także z powodu ich roli w gospodarce krajowej i międzynarodowej. Istotne jest także wdrażanie nowych oraz unowocześnianie istniejących systemów monitoringu i informatycznego w ramach przewidzianego w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” priorytetu określonego jako digitalizacja polskich portów morskich. W przypadku systemu Polski Port Community System zastosowanie dedykowanych modułów umożliwi bezpieczną i inteligentną wymianę informacji w zakresie logistyki oraz obsługi statków i towarów. Przewiduje się, iż wprowadzenia takich rozwiązań, zwiększy potencjał przeładunkowy i zoptymalizuje wykorzystanie istniejącej infrastruktury	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
	Portu Gdynia S.A.,	główny)	warianty rozwoju systemu Transportowego Województwa Pomorskiego)	dynamiką w ostatnich latach są: bezpieczeństwo infrastruktury portowej; digitalizacja polskich portów morskich; ochrona środowiska, działania związane z transformacją energetyczną i rozwój dostępności paliw alternatywnych.	portowej bez dodatkowych nakładów inwestycyjnych w budowie infrastruktury technicznej. Branża transportu morskiego i portów morskich w Unii Europejskiej i Polsce jest regulowana przez liczne przepisy prawne dotyczące ochrony środowiska. Poniżej wymieniono najważniejsze z nich. Porty morskie są kluczowymi węzłami transportowymi, które odgrywają istotną rolę w łańcuchu dostaw. Tworzenie infrastruktury dla paliw alternatywnych jest szczególnie ważne, aby żegluga, w tym również porty, mogła spełniać coraz bardziej rygorystyczne wymogi związane z ochroną środowiska. AFIR to kluczowy element unijnej polityki dążenia do dekarbonizacji transportu, w tym transportu morskiego. Rozporządzenie to określa wspólne standardy techniczne dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, co ma na celu ujednoczenie zasad i wspieranie interoperacyjności pomiędzy portami w różnych krajach Unii Europejskiej. AFIR zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, że porty morskie będą wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą korzystanie z alternatywnych paliw okrętowych źródeł energii pierwotnej, takich jak LNG, wodór czy punkty OPS. Celem jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez statki. W Porcie Gdynia funkcjonuje obecnie jeden punkt OPS – przy nowym Terminalu Promowym. Przewiduje się instalację kolejnych punktów tego typu w miejscach cumowania statków pasażerskich, kontenerowych oraz ro-ro.		Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
50	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	248 (rozdz. 6.3, Cel szczegółowy 2, Priorytet 2.2, Działanie 2.2.3 „Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym”)	na: „integracja systemów ITS działających w portach z systemami miejskimi, terminalowymi, metropolitalnymi, regionalnymi i krajowymi, w tym KSZR, oraz uzyskiwanie informacji o potokach ładunkowych do i z portów”.	Doprecyzowanie zakresu integracji systemów ITS o systemy terminalowe, regionalne, krajowe i KSZR.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
51	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	248 (rozdz. 6.3, Cel szczegółowy 2, Priorytet 2.2, Działanie 2.2.3 „Wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych w ruchu drogowym”)	Rekomendujemy dodać punkt: „wdrażanie systemów awizacji, zarządzania kolejkami, parkingami buforowymi, trasowaniem pojazdów ciężarowych oraz informacji dla przewoźników w ruchu do i z portów morskich	Uzupełnienie zakresu o operacyjne zarządzanie ruchem ciężarowym do i z portów.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
52	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	257–258 (rozdz. 6.3, Cel szczegółowy 3, Priorytet 3.2, Działanie 3.2.1 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Kolejowego Korytarza Towarowego”)	na: „dostosowanie infrastruktury, urządzeń sterowania ruchem i systemów dyspozytorskich do optymalnego zarządzania ruchem pociągów do i z portów morskich”.	Doprecyzowanie zakresu o portową obsługę kolejową i systemy dyspozytorskie	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
53	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	257–258 (rozdz. 6.3, Cel szczegółowy 3, Priorytet 3.2, Działanie 3.2.1 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Kolejowego Korytarza Towarowego”)	Rekomendujemy dodać punkt: „wdrażanie cyfrowych systemów portowo-logistycznego zarządzania ruchem kolejowym, w tym awizacji pociągów, zarządzania slotami, bocznkami, terminalami oraz wymianą danych z przewoźnikami, operatorami intermodalnymi i zarządcami infrastruktury kolejowej.”	Uzupełnienie zakresu o operacyjne zarządzanie kolejowym ruchem towarowym do i z portów	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
54	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	263–264 (rozdz. 7.2, Cel szczegółowy 4, Priorytet 4.1, Działanie 4.1.1 „Rozbudowa telekomunikacyjnej szerokopasmowej infrastruktury dostępowej”)	na: „budowa i rozbudowa mobilnych sieci 5G i nowszych, w tym prywatnych sieci 5G / sieci kampusowych jako infrastruktury łączności krytycznej dla systemów transportowych, portowych, logistycznych, bezpieczeństwa, IoT, automatyki, monitoringu i zarządzania kryzysowego.”	Doprecyzowanie zastosowania sieci 5G dla infrastruktury krytycznej i portowej oraz systemów wymagających bezpiecznej, odpornej i niskoopóźnieniowej łączności.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
55	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	269-270 (rozdz. 7.2 oraz 8.5, Cel szczegółowy 4, Priorytet 4.3, Działanie 4.3.1 „Zwiększenie poziomu cyberbezpieczeństwa e-usług i systemów teleinformatycznych jednostek sektora publicznego”; przedsięwzięcie strategiczne „Cyber-Pomorze 2030Z”)	na: „jednostek sektora publicznego oraz podmiotów zarządzających portami morskimi, infrastrukturą krytyczną i systemami transportowymi o znaczeniu strategicznym.”	Umożliwia objęcie interwencją także spółek zarządzających portami morskimi, które nie są jednostkami sektora finansów publicznych, ale zarządzają infrastrukturą o znaczeniu strategicznym.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
56	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	269-270 (rozdz. 7.2, Cel szczegółowy 4, Priorytet 4.3, Działanie 4.3.1)	Rekomendujemy dodać punkt: „wsparcie cyberbezpieczeństwa podmiotów zarządzających portami morskimi oraz ich kluczowych systemów portowych, transportowych, logistycznych, 5G i platform danych.”	Porty morskie są elementem strategicznego systemu transportowego regionu, a NIS2/KSC rozszerza obowiązki cyberbezpieczeństwa na podmioty kluczowe i ważne	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
57	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,	RPS (dokument główny)	263–264 (rozdz. 7.2 „Działania”, Cel szczegółowy 4 „Bezpieczeństwo cyfrowe”, Priorytet 4.1 „Efektywna infrastruktura cyfrowa”)	Rekomendujemy dodać nowe działanie: Działanie 4.1.2. Platforma IoT, danych, AI i uczenia maszynowego dla portów morskich. Zakres: budowa portowej platformy IoT i hurtowni danych integrującej dane z systemów portowych, terminalowych, PCS, ITS, awizacji, dyspozytur drogowych, kolejowych i morskich, czujników IoT oraz systemów monitorowania ruchu statków. Wdrożenie AI, uczenia maszynowego i analityki predykcyjnej dla prognozowania ruchu ciężarowego, kolejowego i statków, przewidywania zakłóceń oraz planowania przepustowości terminali, nabrzeży, bocznic i odcinków ostatniej mili.	RPS wskazuje 5G, IoT, AI i big data jako elementy transformacji cyfrowej. Proponowane działanie tworzy warstwę danych i analityki dla portów morskich, wspierając predykcyjne zarządzanie ruchem, przepustowością i zakłóceniami.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
58	Sopot	RPS (dokument główny)	200 (Tabeli 35 - zestawienia działań w wybranym wariantcie WB)	Wpisanie lokalnego węzła integracyjnego Sopot Wyścigi	Budowa węzła integracyjnego Sopot Wyścigi, zlokalizowanego na granicy z Gdańskiem, jest strategiczną inwestycją nie tylko dla Sopotu, ale całego rdzenia Metropolii. Projekt będzie integrował transport kolejowy, autobusowy i trolejbusowy. Wraz z przewidzianym parkingiem buforowym na ponad 80 pojazdów oraz wiatami dla rowerów ma za zadanie poprawić dostępność i atrakcyjność transportu zbiorowego w samym sercu Trójmiasta. Dodatkowo, w ramach tej inwestycji rozpoczęła się budowa ul. Torowej, łączącej ul. 3 Maja i Jana z Kolna, co pomoże poprawić bezpieczeństwo i uspokoić ruch na Alei Niepodległości – najważniejszej, obok trasy S6, arterii komunikacyjnej Trójmiasta. W bezpośrednim sąsiedztwie węzła Sopot Wyścigi znajdują się także Hipodrom, sopocki rynek, Uniwersytet SWPS czy stadion rugby im. Edwarda Hodury. Poprawa integracji transportowej będzie silnym impulsem rozwojowym dla tych obiektów, zmagających się z problemem niedostatecznego poziomu skomunikowania.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
59	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	UWAGA OGÓLNA	Na wstępie zwracam uwagę, że zaproponowana aktualizacja dotyczy wybranych elementów a nie całego dokumentu, co może wpływać na jego integralność (brak zmiany danych wyjściowych, aktualizacji kosztów, osiągniętych efektów i wskaźników, itp.).		PRZYJĘTA DO WIADOMOŚCI	Nie dotyczy
60	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	UWAGA OGÓLNA	W pierwszej kolejności chciałbym zaznaczyć obowiązywanie nowych przepisów regulujących funkcjonowanie Transeuropejskiej sieci transportowej (sieć TEN-T), które zostały zawarte w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. W związku z tym wskazane jest dokonanie odpowiednich korekt m.in. w odsyłaczach do przepisów UE, stosowanym nazewnictwie (m.in. nie funkcjonuje już np. sformułowanie „korytarze sieci bazowej” – zastąpione zostało „Europejskimi Korytarzami Transportowymi”, przez Polskę – w tym przez Pomorze – przebiega dodatkowy EKT Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, wprowadzono dodatkową warstwę sieci TEN-T: rozszerzona sieć bazowa), nowym przebiegu sieci transportowej oraz nowych węzłach miejskich (zgodnie z rozporządzeniem 2024/1679 węzłami miejskimi w woj. pomorskim są Trójmiasto oraz Elbląg). Będzie to także miało wpływ na zmianę wartości wskaźników odnoszących się do sieci TEN-T.		UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
61	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	Tab. 9 na str. 62-67	Stan realizacji działań zebranych w Tab. 9 powinien zostać poddany aktualizacji (wspólnie z zarządcami infrastruktury), ze względu na postępujące od daty przyjęcia pierwszej wersji Regionalnego Programu Strategicznego procesy inwestycyjne.		ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji. Aktualizacji wiązałyby się z szeroka aktualizacją całego dokumentu i dokumentów powiązanych.
62	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	UWAGA OGÓLNA	Dodatkowo wskazane jest zaktualizowanie nazw dokumentów rządowych, w tym programów wieloletnich (np. na str. 62 lub 187)		UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
63	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	94 Tabl. 14. pkt 11 Wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)	dodanie przypisu o treści: Zgodnie z Rozporządzeniem TEN-T (UE) 2024/1679 wszystkie węzły miejskie sieci TEN-T wymienione w załączniku II muszą posiadać SUMP.	Wprowadzenie przypisu ma na celu zaktualizowanie zapisów Programu o aktualnie obowiązujące przepisy prawa na poziomie unijnym.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
64	Ministerstwo Infrastruktury	RPS (dokument główny)	str. 248		Informuję, że prowadzone są aktualnie prace nad utworzeniem docelowego Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS). Projekt będzie realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury i NASK – Państwowy Instytut Badawczy do końca 2029 r. KPD będzie zasilane danymi zgodnie z przepisami (projekt UC89), które w lutym 2026 r. uzyskały pozytywną ocenę KWRIST. Planowane jest informowanie samorządu o zadaniach i możliwościach wynikających z uruchomienia KPD MMTIS - zachęcamy przedstawicieli województwa pomorskiego do współpracy.	PRZYJĘTA DO WIADOMOŚCI	Nie dotyczy
65	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	Dodanie w części dotyczącej systemu realizacji RPS/RPT zapisu: W przypadku utworzenia związku metropolitalnego w województwie pomorskim, związek ten będzie istotnym partnerem Samorządu Województwa Pomorskiego w realizacji działań RPS/RPT na obszarze metropolitalnym, w szczególności w zakresie planowania, organizowania i zarządzania metropolitalnymi przewozami pasażerskimi, integracji taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju węzłów przesiadkowych, mobilności aktywnej oraz powiązania polityki transportowej z planowaniem przestrzennym	OMGGS obejmuje 51 gmin i 8 powiatów, ok. 1,6 mln mieszkańców, czyli ok. 68% ludności województwa. Codzienne podróże mieszkańców nie są uwarunkowane granicami gmin i powiatów, lecz realnymi powiązaniem funkcjonalnymi. SUMP OMGGS wskazuje, że pełna integracja taryfowo-biletowa i organizacyjna będzie trudna, a nawet niemożliwa bez ustawy metropolitalnej i dodatkowych środków finansowych. Projekt ustawy metropolitalnej przewiduje natomiast zadania związku m.in. w zakresie polityki rozwoju, ładu przestrzennego oraz metropolitalnych przewozów pasażerskich.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
66	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„W przypadku utworzenia związku metropolitalnego w województwie pomorskim, związek ten powinien zostać włączony w system realizacji RPS/RPT jako partner odpowiedzialny za koordynację i realizację zadań o charakterze metropolitalnym, w szczególności w zakresie planowania, organizowania i zarządzania metropolitalnymi przewozami pasażerskimi, integracji taryfowo-biletowej, rozwoju węzłów przesiadkowych oraz koordynacji działań wynikających z SUMP OMGGS.”	Projekt ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim przewiduje, że związek metropolitalny będzie wykonywał zadania publiczne m.in. w zakresie polityki rozwoju, kształtowania ładu przestrzennego, adaptacji do zmian klimatu oraz metropolitalnych przewozów pasażerskich poprzez ich planowanie, organizowanie i zarządzanie. Pominięcie tego poziomu w systemie realizacji RPS może doprowadzić do niespójności między dokumentem regionalnym a przyszłym modelem zarządzania mobilnością w województwie.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
67	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„Na obszarze Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot dokumentem komplementarnym wobec RPS/RPT jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS, obejmujący 51 gmin i 8 powiatów. Ustalenia SUMP OMGGS powinny być uwzględniane przy programowaniu działań regionalnych dotyczących transportu zbiorowego, integracji węzłów przesiadkowych, mobilności aktywnej, integracji taryfowo-biletowej oraz koordynacji działań międzygminnych.”	SUMP OMGGS jest dokumentem strategicznym dla całego obszaru metropolitalnego, a jego metropolitalny charakter oznacza, że działania dla 51 gmin i 8 powiatów koncentrują się na realnych potrzebach transportowych mieszkańców i wymagają współpracy wielu podmiotów. Sam SUMP wskazuje też, że może być podstawą do aktualizacji Regionalnego Planu Transportowego, a inwestycje ubiegające się o dofinansowanie z poziomu UMWP powinny być zgodne z aktualnym RPT.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
68	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„Integracja publicznego transportu zbiorowego powinna być prowadzona z uwzględnieniem poziomu regionalnego i metropolitalnego, w tym poprzez rozwój wspólnych rozwiązań taryfowo-biletowych, koordynację rozkładów jazdy, rozwój linii metropolitalnych oraz tworzenie mechanizmów zarządzania transportem w obszarach funkcjonalnych.”	SUMP OMGGS wskazuje, że organizacja transportu publicznego na terenie OMGGS jest obecnie rozproszona — funkcjonuje kilkunastu organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnicy komercyjni. Dokument podkreśla, że ustawa metropolitalna umożliwiłaby dodatkowe finansowanie integracji i rozwoju transportu zbiorowego, wspólny bilet, węzły przesiadkowe oraz spójne planowanie przestrzenne.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
69	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„Planowanie infrastruktury służącej gotowości cywilnej, ewakuacji ludności oraz odporności systemu transportowego powinno uwzględniać obszary funkcjonalne, w szczególności Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, ze względu na koncentrację ludności, powiązań transportowych, infrastruktury krytycznej oraz znaczenie portów morskich, lotniska i głównych korytarzy transportowych.”	Projekt zmiany RPS dodaje lub aktualizuje zapisy dotyczące gotowości cywilnej, ewakuacji ludności, obronności i infrastruktury podwójnego zastosowania. W takim ujęciu brak wyraźnego odniesienia do obszaru metropolitalnego osłabia logikę interwencji, bo największe ryzyka transportowe i ewakuacyjne nie kończą się na granicach jednej gminy ani jednego miasta.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
70	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„Działania w zakresie rozwoju systemu transportowego powinny być skoordynowane z polityką przestrzenną obszarów funkcjonalnych, w szczególności OMGGS, tak aby wzmacniać rozwój zabudowy w korytarzach obsługiwanych transportem zbiorowym, ograniczać rozlewanie się zabudowy oraz zwiększać efektywność inwestycji transportowych.”	Strategia OMGGS wskazuje, że brak zaawansowanych zdolności prawnych jest szczególnie dysfunkcyjny w dwóch obszarach: planowaniu przestrzennym i organizacji transportu zbiorowego. Jako docelową formę wskazuje związek metropolitalny, alternatywnie związek gminno-powiatowy. To jest mocny argument, żeby RPS nie traktował mobilności wyłącznie jako infrastruktury, ale jako element zarządzania obszarem funkcjonalnym.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
71	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Cały dokument	„W monitorowaniu realizacji RPS/RPT na obszarze metropolitalnym należy uwzględnić dostępne dane i wskaźniki opracowywane na poziomie OMGGS, w tym wynikające z SUMP OMGGS, Strategii OMGGS oraz modelu transportowego OMGGS.”	SUMP OMGGS oraz Strategia OMGGS zawierają konkretne wskaźniki dotyczące udziału transportu zbiorowego, dostępności transportu zbiorowego, liczby linii metropolitalnych, sieci rowerowej czy węzłów integracyjnych. Dodatkowo model transportowy OMGGS był aktualizowany właśnie na potrzeby SUMP i diagnozuje m.in. podróże między Trójmiastem a pozostałym obszarem metropolii.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
72	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	91	Wnosimy o zmianę źródła ustaleń i konsekwentną ich implementację do dokumentu ze Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot do roku 2030 na Plan Zrównoważonej Mobilności OMGGS, który zastąpił wcześniejszy dokument.	W związku z dynamicznymi zmianami legislacyjnymi na poziomie Europejskim i Krajowym dokument SUMP OMGGS jest bardziej odpowiednią i aktualną formą dokumentu strategiczno-operacyjnego dotyczącego transportu i mobilności w szerokim tego słowa znaczeniu, zatem podjęto decyzję o zastąpieniu nim dotychczasowej Strategii STIM OMGGS.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
73	Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	RPS (dokument główny)	Str. 212, 222, 225, 228, 231, 232	Wnosimy o usunięcie zapisów o konieczności sporządzenia SUMP OMGGS na wymienionych stronach oraz w całym dokumencie	Dokument został opracowany i przyjęty oraz realizowane są kluczowe działania w nim zawarte.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
74	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	19	Wpisanie dokumentu przyjętego Uchwałą Rady Ministrów pn. „Strategia Cyberbezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej (do 2029 r.)”	Aktualizacja w stosunku do stanu istniejącego, ujętego w RPS	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
75	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	20	Dodanie do „mocnych stron infrastruktury kolejowej” pkt. dot. „wyodrębnionej funkcjonalnie na potrzeby ruchu aglomeracyjnego linii kolejowej nr 250 stanowiącej rdzeń publicznego transportu zbiorowego Metropolii”	Wyszczególnienie (zaakcentowanie) jedynej w takiej skali w Polsce linii kolejowej wyodrębnionej funkcjonalnie dla prowadzenia ruchu aglomeracyjnego	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
76	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	26	Dodanie w „słabych stronach” nowego pkt. dot. rosnących kosztów i zapotrzebowania w obszarze bezpieczeństwa informacji, w tym rosnącej roli zagadnienia cyberbezpieczeństwa	Postęp cyfryzacji / automatyzacji / digitalizacji; nowe wymagania i obowiązki prawne związane ze zmianą ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
77	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	27	Dodanie w „zagrożeniach” ataków / zjawisk typu „deefake” oraz „nieuprawnionego dostępu do systemów sterowania ruchem, w tym kolejowym”	Postęp cyfryzacji / automatyzacji / digitalizacji; rosnące zagrożenia cyber / działania sabotażowe przeciw strukturom państwowym / „wojna psychologiczna”	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
78	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	46 (Cel Szczegółowy 4. BEZPIECZEŃSTWO CYFROWE)	Dodanie nowego pkt. w „oczekiwanych efektach” pn. „zapewnienie ciągłości działania i wsparcia po atakach cyber	Postęp cyfryzacji / automatyzacji / digitalizacji; rosnące zagrożenia cyber; rosnące wymagania prawne	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

Ip.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
79	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	63 – 65(3.3. / Tab. 9. / Infrastruktura transportu kolejowego)	Aktualizacja prawdopodobieństwa realizacji poszczególnych działań	Istotna zmiana priorytetów polityki transportowej, związana zasadniczo m.in. z budową elektrowni atomowej i dostępem do niej transportem kolejowym z wykorzystaniem linii kolejowych nr 229 i 230	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
80	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	107 (tab.19)	Zmiana charakteru (statusu) węzła integracyjnego Puck z lokalnego na metropolitalny	Wśród funkcjonujących węzłów metropolitalnych znajdują się m.in.: Nowy Dwór Gdański, Kartuzy i Luzino, z których część nie ma nawet dostępu do transportu kolejowego. Puck jest ośrodkiem powiatowym, położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Aglomeracji Trójmiejskiej (ok. 30 km od Gdyni), przy czynnej i sukcesywnie modernizowanej linii kolejowej nr 213 Reda – Hel oraz ze znacznym potencjałem rozwoju regionalnych autobusowych połączeń dowozowych	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
81	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	188 (5.5.1. / Publiczny tabor transportu zbiorowego (Kolejowy))	Aktualizacji inwestycji / projektów i zapotrzebowania na tabor – w tym SKM	Zrealizowanie w perspektywie UE 2013 – 2020 Projektu taborowego PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. w zmodyfikowanych: kształcie i formie, uwzględniającej udział SWP jako podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków kwalifikowanych	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
82	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	210 (Działanie 1.1.1.)	Zmiana nazwy na „Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej dla regionalnego i aglomeracyjnego transportu zbiorowego wraz z wyodrębnieniem kolei aglomeracyjnej, funkcjonującej m.in. w oparciu o linię kolejową nr 250”	Brak rozróżnienia funkcjonalnego kolei / infrastruktury regionalnej / aglomeracyjnej – obecnie i w przyszłości wyodrębniona linia kolejowa stanowi kluczowy element systemu transportowego Metropolii	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
83	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	210 (Działanie 1.1.1.)	Dodanie w „Zakresie interwencji” pkt. dot.: „budowy, przebudowy i modernizacji oraz dostosowania infrastruktury przystankowej do obsługi ruchu aglomeracyjnego oraz poprawę dostępności” / „wdrażanie nowoczesnych systemów srk, w tym obejmujących poprawę przepustowości i umożliwiających prowadzenie ruchu kolejowego w krótszych odstępach czasowych” / „dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności”	Uwzględnienie funkcjonalnej, technicznej i systemowej specyfiki kolei aglomeracyjnej / zwiększenie zdolności przewozowej / poprawa dostępności dla osób o szczególnych potrzebach	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
84	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	212 (Działanie 1.1.1.)	Pozostawić odcinek Słupsk – Piła	Odcinek Ustka – Słupsk jest już zelektryfikowany.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
85	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	213 (Działanie 1.1.2)	Dodanie / zaakcentowanie w nazwie aspektu „zapewnienia integracji miejskiego transportu zbiorowego z koleją aglomeracyjną, w tym zasadniczej funkcji dowozowej komunikacji miejskiej”	Potrzeba uporządkowania hierarchii poszczególnych podsystemów transportowych w obsłudze Metropolii, uwzględniającej priorytetowy charakter kolei aglomeracyjnej, zapewniającej największą zdolność przewozową / regularność i punktualność przewozów / konkurencyjny czas przejazdu względem transportu indywidualnego – w tym m.in. w kontekście ustawy metropolitalnej	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
86	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	RPS (dokument główny)	230 (Działanie 1.2.4.)	Modyfikacja pkt. w „Zakresie interwencji” na: „zwiększenie częstotliwości połączeń w transporcie zbiorowym kolejowym, w szczególności aglomeracyjnym (metropolitalnym)” / „koordynacja rozkładów jazdy na połączeniach, na których funkcjonują różni organizatorzy oraz obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników, z priorytetową, nadrzędną rolą transportu kolejowego – w tym aglomeracyjnego (metropolitalnego)”	Transport kolejowy jako podstawa (rdzeń) całego systemu publicznego transportu zbiorowego w Metropolii / hierarchizacja podsystemów transportowych	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
87	Gmina Bytów	RPS (dokument główny)	Tabela 35, zestawienie działań w wybranym wariantcie WB, str. 200	Dodanie działania w poz. 9 „Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Unichowo – Bytów” jako przedsięwzięcia strategicznego dla województwa	Dodanie działania w poz. 9 „Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Unichowo – Bytów” jako przedsięwzięcia strategicznego dla województwa jest bardzo ważne z punktu infrastruktury drogowej. Droga nr 212 stanowi podstawowy układ komunikacyjny zachodniej części województwa i ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego oraz dostępności transportowej mieszkańców.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
88	Gmina Bytów	RPS (dokument główny)	Tabela 35, zestawienie działań w wybranym wariantcie WB, str. 200	Dodanie działania w poz. 10 „Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Bytów – Chojnice” jako przedsięwzięcia strategicznego dla województwa	Dodanie działania w poz. 10 „Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Bytów – Chojnice” jako przedsięwzięcia strategicznego dla województwa jest bardzo ważne z punktu infrastruktury drogowej. Droga nr 212 stanowi podstawowy układ komunikacyjny zachodniej części województwa i ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego oraz dostępności transportowej mieszkańców.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
89	Gmina Bytów	RPS (dokument główny)	str. 201 Tabela 35, zestawienie działań w wybranym wariantcie WB,	Dodanie nowego zapisu, poz. 68. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 212 na odcinku Lipusz – Bytów” jak przedsięwzięcia o znaczeniu strategicznym dla spójności transportowej województwa.	Uznanie przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowej nr 212 na odcinku Lipusz – Bytów” jako inwestycji regionalnej ważnej o znaczeniu strategicznym dla województwa nada wyższego priorytetu inwestycjom w zachodniej części województwa. Priorytetem polityki mobilności województwa powinno być zmniejszanie dysproporcji dostępności transportowej pomiędzy obszarem metropolitalnym a zachodnią i południową częścią województwa pomorskiego. Bytów, jako jedyne miasto powiatowe województwa pomorskiego, nie ma połączenia kolejowego ze stolicą województwa, ani z siecią krajową. W swoich strategicznych działaniach Gmina od 2001 r. stara się o przywrócenie ruchu pasażerskiego koleją do Bytowa. Podjęła wiele kroków w celu „Rewitalizacji linii kolejowej nr 212 Bytów – Lipusz”, a także poniosła wiele kosztów, m.in.: zrealizowano projekt dotyczący budowy węzła transportu zbiorowego wraz z uruchomieniem komunikacji miejskiej. Ważnym elementem tego projektu było przejęcie przez Gminę Bytów części terenów kolejowych. W tym celu, zgodnie z wytycznymi PKP ZLK Gdynia opracowano docelową koncepcję zagospodarowania stacji Bytów, określono granice terenu kolejowego oraz uzyskano pozytywną opinię PKP PLK S.A. Brak połączenia kolejowego z Trójmiastem jest bardzo uciążliwy dla gminy i jego mieszkańców, powoduje to: m.in.: ograniczenie dostępności rynku pracy i edukacji, pogłębianie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców, nadmierną zależność od transportu samochodowego, osłabienie potencjału gospodarczego i turystycznego regionu. Ponadto przywrócenie kolei do Bytowa wpisuje się w cele: zrównoważonej mobilności, ograniczania emisji, wzmocnienia spójności terytorialnej województwa, poprawy bezpieczeństwa transportowego regionu	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna, należy wpisać jako linię Lipusz - Bytów - Korzybie

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
90	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 83-84, Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC	DODACZ poz.: „Rozbudowa krajowego węzła integracyjnego Gdynia Główna” oraz wpisać „tak” w WA, WB i WC Krajowy	Krajowy węzeł integracyjny Gdynia Główna pełni istotną funkcję w systemie transportowym województwa, obsługując ruch kolejowy, miejski, regionalny i metropolitalny. Planowana rozbudowa obejmuje infrastrukturę miejską służącą poprawie funkcjonowania węzła oraz infrastrukturę kolejową, w tym przedłużenie peronów w kierunku zachodnim i budowę dodatkowych dojazdów od strony ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego. Inwestycja poprawi dostępność peronów, warunki przesiadek oraz integrację różnych środków transportu, w tym możliwość rozwoju funkcji P&R/B&R.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
91	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 80-82 (Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC)	DODACZ POZYCJĘ: „Budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 202 i 250 w rejonie stacji Gdynia Główna, łączącego układ ul. Morskiej z układem ul. Janka Wiśniewskiego / Drogi Czerwonej”.	Inwestycja ma znaczenie ponadlokalne ze względu na poprawę spójności układu transportowego Gdyni, dostępności do Portu Gdynia oraz powiązań z planowaną Drogą Czerwoną. Obecna liczba bezkolizyjnych przekroczeń linii kolejowej jest niewystarczająca wobec rosnących potrzeb transportowych, znaczenia portu oraz planowanych zmian na linii kolejowej nr 202. Ranga potrzeby wzrasta w związku z przebudową linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – Koszalin oraz ograniczaniem liczby przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn. Inwestycja wzmacnia odporność infrastruktury transportowej miasta i regionu oraz bezpieczeństwo państwa.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
92	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 191 (Inteligentne Systemy Transportowe)	Dodać zapis: „Należy dążyć do integracji usługi wypożyczania roweru metropolitalnego oraz innych usług mobilności współdzielonej z regionalnym zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym i płatnościowym”.	Integracja usług mobilności współdzielonej z transportem zbiorowym zwiększa atrakcyjność oferty transportowej, ułatwia planowanie i opłacanie podróży oraz wspiera zmianę zachowań transportowych mieszkańców i osób przyjezdnych. Rozwiązanie powinno mieć charakter neutralny technologicznie i umożliwiać rozwój spójnej platformy usług mobilności.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
93	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 201 (Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB)	DODACZ: „Tak” w kolumnie „przedsięwzięcie strategiczne”	Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego ma znaczenie strategiczne dla dostępności drogowej Portu Gdynia, obsługi transportu towarowego oraz odporności układu transportowego miasta i regionu. Estakada stanowi kluczowy element powiązania portu z układem drogowym, a jej sprawność ma znaczenie także z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
94	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 200-201 (Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB)	DODACZ POZYCJĘ: „Budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 202 i 250 w rejonie stacji Gdynia Główna, łączącego układ ul. Morskiej z układem ul. Janka Wiśniewskiego / Drogi Czerwonej” oraz wpisać „Tak” w kolumnie „przedsięwzięcie strategiczne”.	Jak w uwadze dotyczącej Tab. 13 – Infrastruktura drogowa	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
95	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 202-203 (Tab. 35. Zestawienie działań w wybranym wariantcie WB)	Dodać pozycję: „Rozbudowa krajowego węzła integracyjnego Gdynia Główna”.	Krajowy węzeł integracyjny Gdynia Główna jest przedmiotem planowanej rozbudowy infrastruktury miejskiej w celu usprawnienia efektywności funkcjonowania (dofinansowany z programu FEnIKS) oraz infrastruktury kolejowej polegającej na przedłużeniu peronów w kierunku zachodnim z budową dodatkowych wejść z ulic Morska i Janka Wiśniewskiego - poprawa dostępności peronów PKP oraz opcja budowy parkingu P&R (realizacja PKP).	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
96	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 206 (Tab. 36. Zestawienie działań organizacyjnych w wybranym wariantcie)	W działaniu „Promocja zrównoważonej mobilności i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym” dodać zapis: „promocja i podnoszenie świadomości społecznej w zakresie zrównoważonej mobilności”.	Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga nie tylko działań infrastrukturalnych i organizacyjnych, ale także edukacji oraz podnoszenia świadomości społecznej. Dotyczy to wpływu wyborów transportowych na zdrowie, klimat, bezpieczeństwo, jakość przestrzeni miejskiej i funkcjonowanie transportu zbiorowego.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
97	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 206 (Tab. 36. Zestawienie działań organizacyjnych w wybranym wariantcie)	Zmienić strukturę zapisu w taki sposób, aby działaniem nadrzędnym było: „Wprowadzanie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich Gdańska, Sopotu, Gdyni i Słupska”, natomiast „wdrażanie Stref Czystego Transportu” wskazać jako jedno z możliwych narzędzi realizacji tego działania. Dodatkowo dopisać przykładowe narzędzia: „tworzenie stref pieszych” oraz „tworzenie stref współdzielonych”. SCT powinno być wymienione w prawej kolumnie jako narzędzie. W kolumnie z poszczególnymi działaniami proponuje się DOPISAĆ inne działania oprócz SCT, np. tworzenie stref pieszych, tworzenie stref współdzielonych.	„Wdrażanie Stref Czystego Transportu” jest jednym bardzo specyficznym narzędziem/sposobem ograniczania ruchu samochodowego w śródmieściu. SCT zawiera się w szerszym pojęciu: „-Wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich Gdańska, Sopotu, Gdyni, Słupska”.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
98	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 207 (Tab. 36. Zestawienie działań organizacyjnych w wybranym wariantcie)	DODACZ ZAPIS: „- Wdrażanie Planów Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP)”	Efektywne zarządzanie logistyką miejską jest kluczowe dla sprawnego funkcjonowania miasta i regionu – wpływa na płynność ruchu, bezpieczeństwo, dostępność usług, emisje oraz jakość życia mieszkańców. Szczególne znaczenie ma w miastach portowych, gdzie skala przepływu towarów jest znacznie większa. Rosnąca liczba dostaw, w tym transportu ostatniej mili, zwiększa presję na przestrzeń uliczną i mieszkańców. Rozwijanie planów SULP przynosi korzyści zarówno mieszkańcom, jak i przedsiębiorcom: ogranicza zanieczyszczenie powietrza, poprawia bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz pozwala lepiej wykorzystać infrastrukturę (np. miejsca załadunku i rozładunku). Jednocześnie sprzyja tworzeniu bardziej przewidywalnego i efektywnie zarządzanego środowiska logistycznego, wspierającego działalność gospodarczą.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
99	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 220 (Działanie 1.1.5. Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego i UTO)	W zakresie interwencji dodać: „budowa zadaszonych parkingów rowerowych oraz sieci stojaków rowerowych”.	Rozwój infrastruktury rowerowej powinien obejmować nie tylko trasy rowerowe, ale także bezpieczne i wygodne warunki parkowania rowerów. Zadaszone parkingi rowerowe oraz sieć stojaków zwiększają funkcjonalność systemu rowerowego, wspierają dojazdy do węzłów integracyjnych i transportu zbiorowego oraz wzmacniają rolę roweru jako środka codziennych podróży	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
100	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	76-77 oraz część dotycząca regionalnych działań transportowych	Dodać działanie: „Rozwój regionalnych pasażerskich połączeń wodnych w Zatoce Gdańskiej, w tym pomiędzy obszarem Trójmiasta a Półwyspem Helskim”.	Proponowane działanie wpisuje się w rozwój zintegrowanego i niskoemisyjnego transportu zbiorowego w regionie oraz może stanowić uzupełnienie istniejącej oferty transportowej w relacjach metropolitalnych i sezonowych. Rozwój połączeń wodnych zwiększa dostępność transportową obszaru Zatoki Gdańskiej i Półwyspu Helskiego oraz wzmacnia multimodalny charakter systemu transportowego województwa.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji

lp.	INSTYTUCJA SKŁADAJĄCA UWAGI/ WNIOSKI	RODZAJ DOKUMENTU	STRONA DOKUMENTU	PROPONOWANA ZMIANA W RAMACH KONSULTACJI	UZASADNIENIE	STANOWISKO	WYJAŚNIENIE
101	Urząd Miasta Gdynia	RPS (dokument główny)	str. 80 Tab. 13. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC. Rozwój PTZ regionalnego i miejskiego	Dodać zapis: „Analiza możliwości rozwoju alternatywnych form transportu zbiorowego dla obsługi północnych dzielnic Gdyni”.	Uwarunkowania przestrzenne oraz układ transportowy północnych dzielnic Gdyni mogą wymagać w przyszłości analizy alternatywnych form transportu zbiorowego wspierających dostępność transportową obszarów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej. Proponowany zapis ma charakter kierunkowy i nie przesądza o wyborze konkretnego rozwiązania technicznego.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
102	Miasto Słupsk	RPS (dokument główny)	233 (Cel Szczegółowy 2. ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Priorytet 2.1. Spójny i dostępny system infrastruktury drogowej. Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T)	Zapis dodany: budowa , przebudowa i rozbudowa dróg służących zwiększeniu gotowości cywilnej i ewakuacji ludności w sytuacjach kryzysowych oraz bezpieczeństwu i obronności państwa	Propozycja uzupełnienia zapisu o możliwość budowy drogi o wskazanym charakterze. Proponowany w projekcie zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji zapis obejmuje wyłącznie przebudowę i rozbudowę, co oznacza, że dotyczy wyłącznie dróg już istniejących. Tymczasem potrzeby obronne mogą wymagać wytyczenia zupełnie nowych tras. Brak słowa „budowa” tworzy lukę, która uniemożliwia objęcie takich inwestycji zakresem proponowanego zapisu. Celem zapisu jest zapewnienie bezpieczeństwa i obronności państwa oraz sprawnej ewakuacji ludności. Cel ten jest co najmniej tak samo dobrze realizowany przez budowę nowej drogi, jak przez modernizację istniejącej. Wykładnia celowościowa przemawia więc za rozszerzeniem zakresu przepisu o budowę. Przepisy dotyczące inwestycji celu publicznego, specustaw drogowych czy inwestycji strategicznych konsekwentnie posługują się trójczłonowym wyliczeniem: budowa, przebudowa, rozbudowa. Odstępstwo od tej systematyki w omawianym punkcie byłoby wyjątkiem, dla którego nie ma uzasadnienia.	UWZGLĘDNIONA	Wskazana uwaga jest zasadna
103	Miasto Słupsk	RPS (dokument główny)	237 (Cel Szczegółowy 2 ZRÓWNOWAŻONA SIEĆ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ Priorytet 2.1. Spójny i dostępny system infrastruktury drogowej. Działanie 2.1.1. Przebudowa i rozbudowa dróg publicznych powiązanych z węzłami sieci TEN-T)	Zapis dodany (nowy tiret po :”przebudowa odcinków dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatów;” - wsparcie działań związanych z dostosowaniem lokalnej infrastruktury drogowej do zmian natężenia ruchu wynikających z realizacji drogi ekspresowej S6	Projekt dokumentu koncentruje się głównie na infrastrukturze o znaczeniu krajowym i regionalnym, jednak realizacja drogi ekspresowej S6 będzie skutkowała zmianą rozkładu ruchu także na drogach lokalnych i miejskich. Dotyczy to w szczególności dróg dojazdowych do węzłów drogowych oraz odcinków przejmujących ruch po zmianie przebiegu dróg krajowych. Uzupełnienie zapisu pozwoli na bardziej kompleksowe planowanie układu transportowego i ograniczenie negatywnych skutków dla mieszkańców terenów przyległych, w tym wzrostu ruchu tranzytowego i pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
104	Miasto Słupsk	RPS (dokument główny)	22 (1.3. Analiza SWOT w zakresie transportu Tabela 1. Mocne i słabe strony systemu transportowego , Mocne i słabe strony – część Uwarunkowania związane z zarządzaniem transportem (infrastrukturą i mobilnością) Organizacja przewozów)	Zapis dodany po „-Brak nowych usług transportowych, np. usług na żądanie w wykluczonych transportowo obszarach peryferyjnych” w tym rozwoju pilotażowych modeli transportu elastycznego oraz integracji taryfowej i organizacyjnej transportu autobusowego i kolejowego w subregionach o ograniczonej dostępności transportowej”	Dokument prawidłowo identyfikuje problem wykluczenia komunikacyjnego oraz słabej dostępności transportowej, w tym w odniesieniu do Słupska i części powiatów województwa. Jednocześnie brak jest wystarczająco konkretnych kierunków działań służących przeciwdziałaniu temu zjawisku. Uzupełnienie zapisu umożliwi uwzględnienie nowoczesnych modeli organizacji transportu publicznego, w szczególności transportu na żądanie oraz integracji taryfowo-biletowej różnych środków transportu.	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji
105	Miasto Słupsk	RPS (dokument główny)	22 (1.3. Analiza SWOT w zakresie transportu Tabela 1. Mocne i słabe strony systemu transportowego Uwarunkowania związane z zarządzaniem transportem (infrastrukturą i mobilnością) Organizacja przewozów)	o zapis: „Niewystarczająca dostępność transportowa subregionu słupskiego względem regionalnych ośrodków wzrostu oraz ograniczona integracja transportu zbiorowego w zachodniej części województwa.”	Projekt dokumentu identyfikuje ograniczoną dostępność transportową części powiatów związanych funkcjonalnie z subregionem słupskim, jednak problem ten nie został wyodrębniony w sposób syntetyczny jako istotne wyzwanie systemowe dla zachodniej części województwa. Uzupełnienie tabeli SWOT pozwoli lepiej odzwierciedlić skalę problemu oraz uzasadni potrzebę dalszych działań w zakresie poprawy dostępności transportowej i integracji transportu zbiorowego	ODRZUCONA	Zgłoszona uwaga nie odnosi się do obecnego zakresu zmian Regionalnego Programu Stra+G120:J122tegicznego w zakresie mobilności i komunikacji