

## **Raport z konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2021-2042”**

Konsultacje społeczne do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2021-2042” (zwanego dalej Planem Transportowym) były przeprowadzone w dniach 21.06.2021 r. - 12.07.2021 r. na podstawie art. 10 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 i 2400), zgodnie z Zarządzeniem nr 872/21 Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gdańska dotyczących projektu „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2021-2042”.

Treść dokumentu była dostępna:

- w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, ul. Na Stoku 49, pok. 411 w godzinach pracy jednostki, w czasie trwania konsultacji,
- na stronach internetowych: <http://bip.gdansk.pl>, [www.gdansk.pl](http://www.gdansk.pl) i [www.ztm.gda.pl](http://www.ztm.gda.pl) w czasie trwania konsultacji.

Osoby zainteresowane miały możliwość składania uwag do przedmiotowego opracowania w formie pisemnej na adres: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, ul. Na Stoku 49, 80-874 Gdańsk lub bezpośrednio w sekretariacie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, ul. Na Stoku 49, 80-874 Gdańsk w godzinach pracy jednostki lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres e-mail: [ztm-dl-pt-konsultacje@gdansk.gda.pl](mailto:ztm-dl-pt-konsultacje@gdansk.gda.pl).

W trakcie konsultacji przesłanych zostało 47 formularzy z uwagami oraz przesłano 16 uwag z pominięciem formularza konsultacyjnego.

### **Zestawienie uwag do projektu Planu transportowego przesłanych przez mieszkańców Gdańska w okresie trwania konsultacji:**

Niektóre uwagi dotyczyły tego samego zagadnienia/tematu, w związku z czym nie zostały one powielone w poniższym wykazie. Część uwag nie dotyczyła projektu przedmiotowego Planu transportowego.

<b>Lp.</b>	<b>Część dokumentu,</b>	<b>Treść Uwagi/Propozycja zmiany</b>	<b>Sposób rozpatrzenia.</b>	<b>Uzasadnienie decyzji</b>
------------	-------------------------	--------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

	do którego odnosi się uwaga (np. nr rozdziału i nr strony)		Uwzględnienie /nieuwzględnienie zmiany	
1	ogólna	Dla połączenia tramwajowego w relacji Pomorska - Żabianka SKM warto rozważyć nie ślepią krańcówkę przy SKM jak na planie, a wybudowanie pętli ulicznej przez ul. Rybacką i ul. Gospody. Pozwoliłoby to na lepszą obsługę ludnego osiedla oraz dobre połączenie tramwajowe Ergo Areny. Biorąc pod uwagę, że jednym z celów jest zastąpienie linii 148, rozwiązanie tym bardziej wydaje się zasadne. Dodatkowo daje ono możliwość przesiadki z trolejbusu nr 31 w rejonie ronda 4 Czerwca.	Uwagi nie zostały zgłoszone formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Plan transportowy opiera się na Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska i pozostałych dokumentach planistycznych miasta. Wniosek będzie rozpatrywany w innym trybie.
2	ogólna	Proponuję utworzenie nowej linii autobusowej łączącej dworzec we Wrzeszczu z Przegaliną. Linia taka odciążałaby istniejącą linię 112. A jeżeli będzie przebiegała przez Jana Pawła II i Brzeźno oraz tunelem pod Wisłą połączy latem plażę Gdańska z wyspą Sobieszewską.	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek dotyczy bieżącego funkcjonowania ptz. - nie dotyczy zagadnień strategicznych poruszanych w projekcie Planu transportowego. Wniosek będzie rozpatrywany w innym trybie.
3	ogólna	Dlaczego pozbawiacie dojazdu tramwajem do UCK na Smoluchowskiego nie biorąc pod uwagę pierwotnej trasy tramwajowej – rozpoczynającej się od Opery Bałtyckiej w górę przecinającej ul. Traugutta dalej za cerkwią do stadionu Lechii i po jej obrzeżu do ul. Smoluchowskiego przy UCK dolej Smoluchowskiego i trasą jak planujecie a nie przez Politechnikę Gdańską?	Uwaga subiektywna nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Nie planuje się linii tramwajowej do UCK – zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska
4.	Rozdz. 5 pkt III 10 str. 90	Zmiana na połączenie z al. Sikorskiego do Dzielnicy Kokoszeki.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie	Przedłużenie linii tramwajowej do dzielnicy Kokoszeki nie jest przewidziane w dokumentach strategicznych dla Miasta Gdańska.

			Planu transportowego.	
	Rozdz. 5 pkt III str. 90	Dodać pkt 12 o treści: poprowadzenie ruchu samochodowego w tunelu w ciągu Podwala Grodzkiego na wys. Dworca kolejowego.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek nie dotyczy dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym.
5.	ogólna	Zakup biletów w tramwaju – zbliżeniowo.	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek dotyczy rozwiązań bieżącego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego - nie dotyczy zagadnień strategicznych poruszanych w projekcie Planu transportowego. Wniosek będzie rozpatrywany w innym trybie.
6.	Ogólna	W porozumieniu i decyzji inwestor – spółka GAI T zobowiązał się do likwidacji malarni z terenu zajezdni Strzyża i przeniesienia jej do planowanej nowej zajezdni tramwajów przy ul. Warszawskiej do 2028 roku. Tak istotne zobowiązanie spółki gminnej oraz Prezydenta Miasta Gdańska ma istotny wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego i winno znaleźć odzwierciedlenie w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2021-2042.	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek (zajezdnia i malarnia jest częścią infrastruktury operatora komunalnego) nie dotyczy dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym.
7.	Rozdz. 5, str. 89 - 91	Nie zaplanowano inwestycji budowy nowej zajezdni tramwajowej. W szczególności nie zaplanowano przeniesienia malarni tramwajów z zajezdni Strzyża do nowej zajezdni, zgodnie z wydaną decyzją środowiskową oraz zawartym porozumieniem społecznym ze spółką gminną Gdańskie Autobusy i Tramwaje.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek (malarnia jest częścią infrastruktury wewnętrznej operatora komunalnego) nie dotyczy dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym.

8.	Str. 35	<p>Proponuje się przytoczyć zestawienie kolejowych linii komunikacyjnych zgodnych z Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.</p> <p>Pomorska Kolej Metropolitalna nie jest organizatorem ani przewoźnikiem wykonującym przewozy. Proponuje się pominąć kwestię zarządcy infrastruktury.</p> <p>Obecnie przewozy pod nazwą sieć „PKM” wykonywane są na liniach komunikacyjnych RPK 2, 9 i 11 wskazanych w ww. Planie.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.</p>
	Rozdz. 2 rys. 12 str. 62	<p>Należałoby dodać dodatkowy parametr, aby uwiarygodnić dane, np. częstotliwość połączeń z danego przystanku. Dzięki temu można zweryfikować, gdzie realnie występuje alternatywa dla transportu indywidualnego. Taka mapa pozwoliłaby wskazać obszary problemowe.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Przyjęte w dokumencie parametry i kryteria są optymalne, rozsądne i wystarczające. Proponowany parametr „częstotliwość połączeń z danego przystanku” jest mało stabilny i ulegający częstym zmianom.</p>
	Rozdz. 2 ppkt 2.9 str. 64	<p>Brak informacji na temat aktualnie realizowanego przez PKM S.A. projektu pn.: „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II: Rozwój infrastruktury transportowej w południowej części Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot, w powiązaniu z regionalną siecią kolejową Województwa Pomorskiego”, w skrócie PKM południe.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.</p>
	Rozdz. 2 pkt 2.10.4 str. 70	<p>Z przedstawionej mapy nie wynika, gdzie dokładnie koncentrują się miejsca pracy, przedstawiona informacja jest dość ogólna. Proponuje się porównanie wielkości powierzchni biurowych w danych lokalizacjach, a w dalszym kroku sprawdzenie jak zmienia się ich wykorzystanie w stosunku do roku 2019 (przed pandemią). W punkcie brakuje wyszczególnienia najważniejszych generatorów ruchu związanych z pracą w Gdańsku tj. kompleksy biurowe Olivia Bussines Centre i Alchemia.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Uwaga w zakresie uwzględnienia dodatkowych generatorów ruchu o duże kompleksy biurowe zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Nie uwzględniono uwagi w zakresie umieszczenia w Planie transportowym „porównania wielkości powierzchni biurowych w danych lokalizacjach, a w dalszym kroku sprawdzenie jak zmienia</p>

				się ich wykorzystanie w stosunku do roku 2019 (przed pandemią)", ze względu na brak dostępu do takich danych. Oparto się na badaniach ruchu opracowanych przez BRG.
Rozdz. 3 str. 72-83	Analizy nie mogą być prowadzone w oderwaniu od kolejowych przewozów pasażerskich.		Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna.	Plan transportowy przede wszystkim dotyczy publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Gdańsk. Organizatorem kolejowych przewozów pasażerskich dla linii kolejowych przebiegających przez Gdańsk jest Marszałek Województwa Pomorskiego. W planie transportowym uwzględniono linie kolejowe przebiegające przez teren Gdanska w sposób ogólny.
Rozdz. 4 pkt 4.2 str. 88; Rozdz. 5 rys. 19 str. 92	Stwierdzenie: „Ponadto układ sieci komunikacyjnej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku ulegać będzie stopniowej modyfikacji, polegającej do dostosowywaniu przebiegu tras i linii komunikacyjnych do zmieniającej się roli SKM i PKM w obsłudze metropolii.” Nie ma potwierdzenia na mapach przedstawionych w rozdz. 5 – planowane inwestycje w transport zbiorowy na terenie miasta, trasy tramwajowe proponowane są w śladzie/sąsiedztwie planowanej linii kolejowej, np. ul. Nowa świętokrzyska.		Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Rys. 19 na str. 92 – Proponowane inwestycje infrastrukturalne na terenie Miasta Gdanska- mapa zostanie skorygowana i zaktualizowana celem poprawienia jej czytelności.
Str. 87	„Podstawową sieć komunikacyjną stanowić będzie regionalny transport szynowy – SKM i PKM” – W związku z wdrożeniem Taryfy Pomorskiej proponuje się odejść od określania przewoźników kolejowych jak ZTM w Gdańsku, który posiada umowy z BP Tour oraz GAiT. Brakuje: - celu, dlaczego istotny dla organizatora jest		Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna.	Plan transportowy przede wszystkim dotyczy publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Gdańsk. Organizatorem kolejowych przewozów pasażerskich dla linii kolejowych przebiegających przez Gdańsk jest Marszałek Województwa

	<p>rozwój transportu kolejowego jako systemu komunikacji miejskiej w określonych obszarach miasta,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pożądanym parametrów jakościowych dla transportu kolejowego,</li> <li>- określenia roli Miasta Gdańska jako organizatora komunikacji miejskiej obejmującej także transport kolejowy.</li> </ul>		<p>Pomorskiego. W planie transportowym uwzględniono linie kolejowe przebiegające przez teren Gdanska w sposób ogólny.</p>
str. 88	<p>W związku z faktem, iż transport kolejowy wg zapewnień Miasta ma stać się jednym z kluczowych systemów komunikacji miejskiej za zasadne w tabeli jest ujęcie pożądanego poziomu eksploatacyjnego z podziałem na linie komunikacyjne – odcinki obejmujące obszar Miasta Gdańska.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Plan transportowy przede wszystkim dotyczy publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Gdańsk. Organizatorem kolejowych przewozów pasażerskich dla linii kolejowych przebiegających przez Gdańsk jest Marszałek Województwa Pomorskiego. W planie transportowym uwzględniono linie kolejowe przebiegające przez teren Gdanska w sposób ogólny.</p>
Rozdz. 7 str. 96-104	<p>Dostępne są badania z 2020 r. „Zachowania transportowe mieszkańców OMGGŚ”, gdzie wyszczególniono także Gdańsk. Proponuje się uzupełnienie informacji o dane z badań z 2020 r. Niezmiennie respondenci wskazują na więcej połączeń bezpośrednich. Jest to jeden z głównych powodów, dla których mieszkańcy wybierają podróż samochodem. Dokument powinien wskazywać, w jaki sposób zmienić podejście mieszkańców do przesiadek, jakie działania powinno się podjąć w tym kierunku. Oprócz oczywistej integracji przestrzennej, rozkładowej i biletowej może być akcja promocyjna w szkołach, miejscach pracy.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.</p>
Str. 113	<p>Brak analiz najnowszych trendów w transporcie publicznym.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu</p>

		Autor nie poświęcił uwagi na analizę, np. formuły „transportu na żądanie” będącego częścią szeroko pojętego konceptu „Mobility as a Service” (MaaS) narzędzia dostarczającego z jednego miejsca szereg usług transportowych dla pasażera.	<b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	transportowego w zakresie pożądanej integracji transportu publicznego z innymi współdzielonymi środkami transportu, takimi jak hulajnogi, rower miejski, samochody wynajmowane przez aplikacje, itp.
--	--	---	--	--

9.	ogólnie	Hałas przekraczający dopuszczalne normy (pow. 75 dB)-wibracje i wstrząsy budynków. Dot. odcinek Al. Hallera (Opera Bałtycka- Wiadukt). Propozycje: - wymiana torowiska w al. Hallera (zastosowanie nowych technologii), - egzekwowanie prędkości dla samochodów, - instalacja elementów akustycznych (kolej), - pasy zieleni i drzew przy torowisku, - wprowadzenie redukcji prędkości dla pociągów towarowych, szczególnie po 22:00.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Propozycje nie dotyczą dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym.
10.	ogólnie	1) uwzględnienie możliwości przewożenia rowerów komunikacją zbiorową, 2) wprowadzanie rozwiązań sezonowych, dedykowanych (elastyczność połączeń), np. w kierunku plaż, do ZOO, 3) położyć duży nacisk na formę i techniki informacji nie tylko o samych połączeniach, ale także o dojściach do przystanków, albo z przystanków do ważnych instytucji, np. ośrodków zdrowia - może warto skorzystać ze standardów przygotowanych w dokumencie załączonym poniżej, 4) możliwość zakupu biletu w samych środkach transportu (kierowca, biletomat) 5) modernizacja torowisk w celu zmniejszenia natężenia hałasu - środowisko zanieczyszczane jest nie tylko	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwagi i wnioski dotyczą bieżącego funkcjonowania ptz. - nie dotyczą zagadnień strategicznych poruszanych w projekcie Planu transportowego. Uwagi i wnioski będą rozpatrywane w innym trybie.

		<p>spalinami, ale i hałasem - na Aniołkach dotyczy to przede wszystkim skrzyżowania przy Operze Bałtyckiej/Zwycięstwa/Hallera oraz ciągu wzdłuż Alei Zwycięstwa - niezbędne jest przeprowadzenie modernizacji w celu zmniejszenia hałasu (obecnie normy są przekraczane), mapka w załączniku,</p> <p>6) każdy przystanek musi być wyposażony w ławkę, a gdy warunki na to nie pozwalają, to chociaż w tzw. przysiad; nie do pomyślenia jest, że pacjenci z największego kompleksu podmiotów leczniczych na Aniołkach korzystają z przystanków bez ławek;</p> <p>7) na trasach dojścia od przystanku do ośrodka zdrowia powinien być zachowany standard odległości ławek po każdej stronie ulicy, np. w ciągu ul. Skłodowskiej-Curie czy ul. Smoluchowskiego ławki nie powinny stać rzadziej, jak co 30-50 m,</p> <p>8) odrębną kwestią jest dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (także starszych, z dziećmi) dojścia do przystanków tramwajowych, autobusowych czy SKM - powinny one zostać pozbawione barier fizycznych oraz powinna zostać zachowana/przywrócona wymagana szerokość przejścia (na Aniołkach największy problem z przejściem na Al. Zwycięstwa w okolicach WCO) oraz na ul. Smoluchowskiego od strony stadionu i kortów tenisowych.</p>		
Str. 12; 2 wiersz		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych.</li> <li>- Ochronę środowiska poszerzyć o minimalizację hałasu.</li> </ul>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu.</p> <p><b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>W projekcie Planu transportowego znajdują się odpowiednie zapisy w pkt. 2.1, pkt. 2.8. i pkt. 9.2.</p>



Str. 13; 1 wiersz	- ma na celu zmniejszenie poziomu hałasu, Dostosowanie taboru i infrastruktury towarzyszącej.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	W projekcie Planu transportowego znajdują się odpowiednie zapisy w pkt. 2.1 i w pkt. 2.8.
Str. 24; tab. 4	Uzupełnić informacje o Dzielnicy Aniołki.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Str. 24; treść nad tabelą	- Gdański Uniwersytet Medyczny.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Str. 69	- Przy ul. Klinicznej nie ma już szpitala, - UCK, a nie USK, - tab. 24, zabrakło Pomorskiego Centrum Chorób Zakaźnych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Str. 89, pkt 5	Dodać do planowanych inwestycji: a) Instalacja ławek na każdym przystanku, b) Przebudowa węzła torowego przy Operze Bałtyckiej.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Propozycje nie dotyczą dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym. Uwagi i wnioski będą rozpatrywane w innym trybie.
Str. 114	Dostępność informacji pasażerskiej poszerzyć o: - wskazówki dojścia do/z - dostosować do potrzeb osób słabowidzących.	Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna.	W projekcie Planu transportowego wskazano w pkt. 9.2 oczekiwane rozwiązania związane z dostępnością

				osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Wniosek częściowo dotyczy bieżącego funkcjonowania ptz - będzie rozpatrywany w innym trybie.
11.	Rozdz. 8.1. str. 109	Zamiast zdania: "Przyjmuje się, że udział Operatora komunalnego GAI T w rynku wszystkich usług autobusowych kontraktowanych przez ZTM w Gdańsku do końca 2042 roku nie będzie niższy niż na poziomie 85%." Dodać zdanie: "Przyjmuje się, że udział Operatora komunalnego GAI T w rynku wszystkich usług autobusowych kontraktowanych przez ZTM w Gdańsku będzie zmniejszany od 2027 roku i od 2034 roku będzie zerowy."	Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	GAI T Sp z o.o. jest podmiotem wewnętrznym, spółką miejską w której GMG posiada 100% udziałów. Wieloletnie zobowiązania finansowe Spółki związane z zakupem taboru i wybudowaną infrastrukturą determinują przyjęty w Planie transportowym podział w rynku usług autobusowych do końca 2042 roku.
	Rozdz. 2.2.1. str. 24-25, rozdz. 2.10.1. str. 68	Uniwersytet Gdański zgodnie z Planem znajduje się zarówno we Wrzeszczu (s. 24), jak i w Oliwie (s. 25). Powinien raczej być tylko w Oliwie. Wydz. Chemii UG mieści się w Oliwie, a nie we Wrzeszczu, jak podano w Planie (s. 68).	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
	Rodz. 2.5. str. 41-42	Usunąć zapisy o modelu „niekontrolowanego” wzrostu wskaźnika motoryzacji i wyniki obliczeń tego modelu z Tab. 15.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Zapis w Planie transportowym zostanie ponownie przeanalizowany i znajdzie odzwierciedlenie w końcowej wersji projektu dokumentu.
	Tabela 35. str. 103	Z zapisu „Tramwaje poruszają się znacznie szybciej niż autobusy z uwagi na własne, wydzielone torowisko i priorytety w ruchu.” należy usunąć „priorytety” oraz dodać zastrzeżenie, że zapis ten jest prawdziwy tylko w godzinach szczytu, kiedy wydzielone torowisko pozwala	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie	Priorytety w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej są ważne i oczekiwane, jako jeden z kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Pozostałe uwagi zostaną

		ominąć zatory i tylko w na tych trasach podróży, na których tramwaj jedzie najkrótszą możliwą drogą. Proponowane brzmienie: „Tramwaje w godzinach szczytu poruszają się szybciej niż autobusy z uwagi na własne, wydzielone torowisko, o ile długość trasy linii autobusowej nie jest w danej relacji krótsza od trasy linii tramwajowej”.	Planu transportowego.	uwzględnione w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
	Rozdz. 7.2. str. 98 (dolna część lewej kolumny i górna część prawej)	Wydaje się, że autorzy Planu błędnie zinterpretowali wyniki ankiet Gdańskich Badań Ruchu 2016. Wybrane przez ankietowanych „istotne cechy transportu zbiorowego” autorzy zdają się uznawać za cechy przypisywane gdańskiej komunikacji miejskiej, podczas gdy są to raczej parametry komunikacji miejskiej uznawane za ważne (lub mniej ważne przy mniejszej liczbie wskazań) w ogóle.	Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna.	Autor projektu Planu transportowego ma prawo do interpretacji danych źródłowych według posiadanej wiedzy, doświadczenia i kompetencji.
	Tab. 37. s. 114.	Mając na uwadze wyniki ankiet w badaniu ruchu należy zwiększyć komfort podróży. Jako sposób poprawy komfortu (Tab. 37) można wskazać większą przepustowość linii tramwajowych i autobusowych, aby zmniejszyć zatłoczenie i zwiększyć ilość miejsc siedzących w pojazdach.	Uwaga zgłoszona na formularzu. Uwaga subiektywna.	Planowane wprowadzenie tramwajów o długości do 45 m spełnia przesłanki proponowanego wniosku, co zapisane jest w tabeli 37.
12.	Ogólnie	W imieniu członków Stowarzyszenia Dolina Królewska oraz w imieniu własnym wnioskujemy: -o przeprowadzenie spotkań z mieszkańcami i Radami Dzielnic, z prezentacjami Planu Transportowego, w terminach, które mogą zapewnić faktyczny udział społeczny w konsultacjach tzn. po wakacjach letnich -o utrzymanie w Planie Transportowym ustaleń SUIKZP 2018 dotyczących prowadzenia tras tramwajowych - o utrzymanie w Planie Transportowym ustalonego w SUIKZP 2018 przebiegu trasy tramwajowej w rezerwie terenowej od Al. P. Adamowicza (dawniej ul. Bulońska) w Dolinie Królewskiej i ulicą Do Studzienki wraz z	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Sposób przeprowadzenia konsultacji społecznych określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym. Pozostałe wnioski i uwaga zostaną uwzględnione w końcowej wersji projektu Planu transportowego. W zakresie przebiegu linii tramwajowej w ul. Do Studzienki – Plan Transportowy opiera się przede wszystkim na Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska, z wyjątkiem miejsc,

		połączeniem do Placu Komorowskiego przez ulice Miszewskiego i Wyspiańskiego.		gdzie orientacyjny przebieg linii wyznaczony w Studium został sprecyzowany przy kolejnych etapach realizacji inwestycji, tak jak w przypadku odcinka od ul. Traugutta do al. Grunwaldzkiej.
13.	ogólnie	Nowa linia tramwajowa; Legionów – Kościuszki-Kilińskiego. Przeprowadzenie linii spowoduje hałas, zaburzy zabytkową wizualizację starych ceglanych domów. Linia powinna zostać poprowadzona od Do Studzienki przez Miszewskiego do Legionów.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym i zostanie to skorygowane. Nie jest planowana trasa tramwajowa przez ul. Kilińskiego. Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego – przebieg linii łączącej al. Grunwaldzką z al. Legionów przez rejon dworca we Wrzeszczu po korekcie będzie zgodny z zapisami Studium.
14.	ogólnie	W projekcie Planu, w rozdziale nt. Planowane inwestycje, nie ma nawet wzmianki o budowie nowej zajezdni przy ul. Warszawskiej w Gdańsku i przeniesieniu tam malarni tramwajów z zajezdni Strzyża. Żądam ujęcia tej ważnej inwestycji dla nas mieszkańców w przedmiotowym Planie. Wnoszę o dodanie do przedmiotowego Planu inwestycji polegającej na ponownym poprawnym wyprofilowaniu szyn i zainstalowaniu tłumików, które zmniejszą znacząco poziom emisji hałasu podczas poruszania się tramwajów po terenie zajezdni, a tym samym zapewnione zostaną okolicznym mieszkańcom normalne warunki funkcjonowania (możliwość wietrzenia mieszkania i warunki do wypoczynku w godzinach nocnych).	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wnioski nie dotyczą dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego. Budowa zajezdni i malarni jest częścią infrastruktury wewnętrznej operatora komunalnego. Pozostałe wnioski dotyczą bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej lub nie obejmują zagadnień poruszanych w dokumencie. Strukturę i zakres Planu transportowego określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

		Wnoszę również o ujęcie w przedmiotowym Planie instalacji systemu pomiaru różnych emisji z zajezdni Strzyża i ich jawnego publikowania i udostępniania mieszkańcom Gdańska.		
15.	Str. 64 rys. 14 Str. 92 rys. 19	Akceptujemy planowany przebieg linii tramwajowych na odcinku ul. Hynka i ul. Kilińskiego. Nie akceptujemy alternatywnego jej przebiegu na odcinku ul. Kościuszki.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym, co zostanie skorygowane w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Po korekcie przebieg linii od ul. Klonowej do al. Legionów będzie określony w Planie zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi Miasta Gdańska.
16.	Str. 89	Odcinek nowej linii tramwajowej do ul. Legionów. Uważam, że trzeba usunąć plan nowej linii tramwajowej do ul. Legionów przez ul. Kilińskiego oraz ul. Kościuszki.	Uwaga nie została zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym, co zostanie skorygowane w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Po korekcie przebieg linii od ul. Klonowej do al. Legionów będzie określony w Planie zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi Miasta Gdańska.
17.	Str. 64	Planowana trasa przebiegu linii tramwajowej od ul. Grunwaldzkiej, która miała by prowadzić przez ul. Klonową do dworca Wrzeszcz PKP, następuje wzdłuż torów a dalej wiaduktem do ul. Kościuszki a przez nią do Al. Legionów jest nie do przyjęcia przez mieszkańców ulicy Kościuszki. Naszym zdaniem najlepszym rozwiązaniem było by poprowadzenie linii tramwajowej ulicą Do Studzienki do ulicy Miszewskiego i przez ulicę Wyspiańskiego do Placu Komorowskiego – tak jak planowano pierwotnie. Może warto zastanowić się nad wariantem poprowadzenia linii tramwajowej przez	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniona.</b>	Wykonana przez autora Planu Transportowego Mapa zawiera błędy techniczne, m.in. nie uwzględnia wszystkich linii tramwajowych przewidzianych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska, a także nieprecyzyjnie określa przebieg linii łączącej al. Legionów z al. Grunwaldzką przez Dworzec PKP. W zakresie obu tych linii

		wiadukt nad torami kolejowymi bezpośrednio do ul. Hynka i do ul. Rzeczypospolitej.		zapisy Planu Transportowego będą ujednolicone z treścią Studium. Linia tramwajowa łącząca al. Grunwaldzką z al. Legionów przez Wrzeszcz PKP jest przewidziana w Studium i tym samym musi być uwzględniona w Planie.
18.	Str. 92	Połączenie tramwajowe Zaspę z Wrzeszczem przez Kilińskiego: - linia będzie przebiegała przy zabytkowych zabudowaniach, co spowoduje ich zniszczenie, - obok osiedla przebiega linia kolejowa, znajduje się CH Metropolia, dodatkowy hałas spowoduje przekroczenie jego norm.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym i zostanie to skorygowane. Nie jest planowana trasa tramwajowa przez ul. Kilińskiego. Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
19.	Str. 35 Akapit 5	Wpisać pełną nazwę „SKM”, tj. :”... przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (SKM)”.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
20.	Rozdz. 5 Planowane inwestycje	Połączenie al. Hallera z al. Legionów- wydłużenie planowanego odcinka linii tramwajowej łączącej Zaspę z Wrzeszczem przez Wrzeszcz PKP. Zmiana przebiegu linii 5- omińcie Opery Bałtyckiej, dojazd do Wrzeszcza w śladzie ul. Chrobrego bądź planowanej drogi łączącej al. Płazyńskiego z al. Wyklętych (odcinek tramwajowy łączyłby się na z istniejącą trasą wzdłuż al. Hallera.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego	Plan transportowy co do zasady opiera się na Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska, chyba, że dla poszczególnych elementów infrastruktury w dalszych etapach przygotowania inwestycji określono bardziej szczegółowy przebieg. Dodatkowo, Plan Transportowy uwzględnia rozwiązania, które nie zostały wskazane w Studium i nie mają oparcia w dokumentach planistycznych, ale są rozważane i mogą zostać wprowadzone do tych dokumentów w czasie
	Rozdz. 5 Planowane inwestycje	Zmiana przebiegu planowanego przebiegu trasy łączącej Letnicę z Brzeźnem. Uważam, że przy proponowanym rozwiązaniu tramwaj nie spełnia swojej roli lepiej niż autobus/kolej.		
	Rozdz. 5	- Dublowanie tras tramwajowych wzdłuż linii kolejowych.		

	Planowane inwestycje	<p>- Odcinek tramwajowy między Brętowo PKM, a Strzyża PKM w standardzie tramwaju szybkiego;</p> <p>- Budowa linii tramwajowej w ramach trasy Nowa Abrahama.</p> <p>- Proponowany przebieg linii tramwajowej Brętowo PKM – Polanki Bażyńskiego – Kołobrzaska.</p> <p>Przy planowanych inwestycjach rozwojowych kolei w Gdańsku – m.in. elektryfikacja linii PKM nie widzę sensu realizacji szybkiej trasy tramwajowej wzdłuż linii PKM od Brętowa do Zaspy.</p> <p>Inwestycja miałaby większy sens, gdyby odcinek tramwajowy biegł wzdłuż ul. Kołobrzaskiej i miał powiązanie z Przymorzem SKM.</p>		<p>obowiązywania Planu – tym samym mają one charakter opcjonalny. W związku z tym do Planu wprowadzony zostanie układ linii tramwajowych obsługujących Letnicę (Nowa Kościuszki – Nowa Gdańska – Płazyńskiego – Nowa Muzyczna) wg najbardziej aktualnych wyników prac analitycznych prowadzonych przez ZTM i BRG. Na podobnej zasadzie uwzględniona zostanie linia Strzyża – Kołobrzaska.</p>
21.	Str. 64, 89, 92	<p>Linia tramwajowa na ul. Kościuszki. Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ochrona zabytków (drgania),</li> <li>- ochrona środowiska (wycinka drzew),</li> <li>- likwidacja ścieżki rowerowej i deptaka (utrudnienia komunikacji rowerowej i pieszej),</li> <li>- hałas,</li> <li>- bezpieczeństwo pieszych.</li> </ul>	<p>Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.</p>	<p>Wskazany w Planie przebieg linii łączącej al. Grunwaldzką z al. Legionów jest zgodny ze Studium.</p>
22.	Str. 2	<p>Wniosek o przedstawienie w opracowaniu imiennego składu zespołu specjalistów - autorów projektu Planu Transportowego</p>	<p>Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Wykonawca projektu Planu transportowego, zgodnie z zawartą umową, zobowiązany jest do posiadania odpowiedniej kadry osób posiadających wiedzę merytoryczną oraz doświadczenie w zakresie opracowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zamawiający nie wymagał od Wykonawcy imiennego wykazu osób realizujących zlecenie. Autorem dokumentu jest REFUNDA Sp. z</p>

				o.o. z siedzibą we Wrocławiu przy ul. Sikorskiego 3H/36,
Wstęp	Wniosek o powrót w aktualizacji PT do perspektywy czasowej 2030 r.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Horyzont czasowy określony w aktualizacji Planu transportowego, w tym przypadku, wynika ze sposobu kontraktowania usług przewozowych w Gdańsku w komunikacji tramwajowej.	
Pkt 1.5	Wniosek o dodatkowy etap konsultacji w okresie zapewniającym faktyczny udział społeczny w konsultacjach tzn. po wakacjach letnich	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z zapisami ustawy o publiczny transporcie zbiorowym.	
ogólna	Wniosek o przywrócenie w Planie Transportowym jego głównej roli jako dokumentu służącemu <u>określeniu zasad organizacji, funkcjonowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego</u> , a który w obecnym kształcie zajmuje się w nieuprawnionym zakresie planowaniem i projektowaniem nowych - odmiennych od określonych w SUIKZP 2018 inwestycji obejmujących sieć transportową miasta.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Po korekcie Plan będzie uwzględniał wszystkie przewidziane w Studium inwestycje, z zastrzeżeniem, że inwestycje dla których - w ramach ich przygotowania - określono bardziej szczegółowe przebiegi będą wskazane wg tych bardziej szczegółowych przebiegów (np. trasa tramwajowa GPW na odcinku od Traugutta do Grunwaldzkiej). Dodatkowo, Plan Transportowy uwzględnia proponowane inwestycje, które są obecnie rozważane na poziomie analitycznym przez ZTM, BRG oraz inne jednostki, jako opcjonalne, z zastrzeżeniem, że nie mają one	



				odzwierciedlenia w aktualnych dokumentach planistycznych miasta.
Pkt 2.1	Wniosek o wyodrębnione zestawienie dokumentów strategicznych, które są determinantami rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego (wraz z odniesieniem do adekwatnych uchwał RMG) i następnie ich syntezy dla sprecyzowania celów i zadań Planu Transportowego zgodnych z polityką mobilności i celami strategii rozwojowej Gdańska.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.		Autor projektu Planu transportowego sporządza dokument zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, posiadaną wiedzą i doświadczeniem. Niemniej, wniosek zostanie uwzględniony w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Pkt 2.1	Wniosek o skreślenie w pkt 2.1. na str. 12 (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.		Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Pkt 2.9	Wniosek o poprawienie na str. 64 Rys. 14 Sieć tramwajowa w Gdańsku Źródło: opracowanie własne, ponieważ jest niezgodny z opisem odnoszącym się do ustaleń SUiKZP 2018	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.		Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Pkt 4 Rys. 19 Str. 92	Wniosek o opracowanie, w czytelnej rozdzielczości, załącznika graficznego w postaci planszy zbiorczej pt. SIEC TRANSPORTOWA GDAŃSKA. Rys. 19 - Proponowane inwestycje infrastrukturalne na terenie Miasta Gdańska; Źródło: opracowanie własne, jest informacją nieczytelną, co w połączeniu ze zmianami w PT strategicznych decyzji przestrzennych bez uzasadnienia i podstaw formalnych, prowadzi do konfliktów społecznych i znacznych opóźnień w realizacji projektów transportowych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.		Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.

Pkt. 4.1	Charakterystyka planowanej sieci – wniosek o uzupełnienie opracowania o problematykę : prędkości tramwajów, remontów torowisk i brd.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego..	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Pkt 4.2 Str. 87	Charakterystyka planowanej sieci – wniosek o usunięcie nieprawdziwej informacji na str. 87: „ W założeniach rozwojowych planowanej sieci komunikacyjnej uwzględniono kierunki rozwojowe zawarte w SUIKZP oraz propozycje przedstawione w ramach transportowego modelu symulacyjnego dla Miasta Gdańska”.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Cytowany zapis na str. 87 pozostanie bez zmian. Natomiast końcowa wersja projektu Planu transportowego będzie zgodna z zapisami w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska.
Pkt 4.2	Charakterystyka planowanej sieci – wniosek - Zachować przebieg trasy tramwajowej w rezerwie Nowa Politechniczna wg SUIKZP 2018	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Plan zostanie uzupełniony o brakujące trasy tramwajowe przewidziane w Studium – w tym dla Nowej Politechnicznej, z zastrzeżeniem, że dla odcinka od Traugutta do Grunwaldzkiej uwidoczniony będzie bardziej szczegółowy przebieg wynikający z dokumentacji przedprojektowej i Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla tej inwestycji.
Pkt 5	Planowane inwestycje- wniosek o uzupełnienie informacji dotyczących inwestycji taborowych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
Pkt 5	Planowane inwestycje- wniosek o uproszczenie i jednoznaczność podziału inwestycji. Propozycja podziału inwestycji: zrealizowane; w realizacji; przygotowane do realizacji; planowane do realizacji; z określeniem	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.

		perspektywy czasowej; zakresu i kosztu inwestycji - z umieszczeniem tych informacji na planszy zbiorczej SIEĆ TRANSPORTOWA GDAŃSKA.	Planu transportowego.	
	Pkt 5 Rys. 19	Planowane inwestycje- wniosek o usunięcie ze str. 92 Rys. 19. Proponowane inwestycje infrastrukturalne na terenie Miasta Gdańska Źródło: opracowanie własne.	Uwaga o usunięciu rys. 19 jest subiektywna, zgłoszona na formularzu.	W końcowej wersji projektu Planu transportowego rys. 19 na str. 92 zostanie zweryfikowany, zaktualizowany i poprawiony.
	Pkt 6	Przewidywane finansowanie usług przewozowych - wniosek o ponowne przygotowanie pkt. 6, z uwagi na nieadekwatność treści punktu do jego tytułu.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
	Pkt 7.1 Str. 96	Wniosek o ponowne opracowanie pkt. 7.1 Podział zadań przewozowych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Niemniej, należy mieć na uwadze, że autor dokumentu opierał się na dostępnych danych przedstawionych w ostatnio przeprowadzonych Gdańskich Badaniach Ruchu z 2016 r.
23.	Rys. 19 Str. 92	Usunięcie proponowanej linii tramwajowej na ulicy Kilińskiego prowadzącej do dworca Gdańsk Wrzeszcz. Przeprowadzenie linii Aleją Żołnierzy Wyklętych do dworca Gdańsk-Wrzeszcz.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym i zostanie to skorygowane. Nie jest planowana trasa tramwajowa przez ul. Kilińskiego. Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
24.	Ogólnie	Jaki jest sens i ekonomiczne uzasadnienie budowy linii tramwajowej? Na większości tych odcinków tramwaje i tak będą musiały stać w korkach, wręcz przy wąskich	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Miasto Gdańsk planuje zakup autobusów elektrycznych, które uzupełnią istniejącą flotę autobusów. Jednak nadal

		<p>uliczkach i będą mniej elastyczne i wolniejsze niż komunikacja autobusowa.</p> <p>Czy Miasto rozważyło zamiast wydatkować np. 60-100mln zł na budowę trasy, plus dalsze np. 30-60mln zł na zakup taboru tramwajowego, zakupić flotę nowoczesnych autobusów o napędzie elektrycznym, które mogły by się poruszać po różnych trasach, w tym np. bezpośrednio do centrum jechać, lub komunikować dalsze obszary dzielnic z „hubami” komunikacyjnymi jak dworzec Gdańsk Wrzeszcz, czy przystanki tramwajowe koło Galerii Bałtyckiej? (rząd wielkości 30-kilku mln zł za 10 autobusów).</p>		<p>priorytetem jest rozbudowa systemu tramwajowego.</p>
25.	ogólnie	<p>Wniosek- warto dokument co najmniej uzupełnić mapą pokazującą, jaka część powierzchni miasta Gdańska zajmuje obszar zamieszkały przez osoby mogące docierać do węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej – stacji SKM zapewniającej potencjalnie 6 minutowy (lub „gęstszy”) takt połączeń z prawie całym OM G-G-S w ciągu 10 minutowego przejazdu rowerem lub hulajnogą elektryczną.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Propozycje nie dotyczą dokumentu, jakim jest projekt Planu transportowego, którego strukturę określa ustawa o publiczny transporcie zbiorowym. Integracja różnorodnych systemów transportowych z uwzględnieniem ruchu pieszego, rowerowego i hulajnogami elektrycznymi ujęta jest w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Miasta Gdańska 2030.</p>
	Str. 7	<p>Jeśli kręgosłupem systemu transportowego aglomeracji jest szybka kolej miejska zapewniająca wysoką częstotliwość połączeń, to koordynacja rozkładów jazdy autobusów podmiejskich i pojazdów komunikacji miejskiej z pociągami "aglomeracyjnymi" nie jest potrzebna.</p>	<p>Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.</p>	<p>Uwagę można przyjąć jako kierunek do którego należy dążyć, przy wysokiej częstotliwości kursowania pociągów. Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.</p>

	Str. 61	<p>Proponuję umieścić w przypisie dolnym: PTZ można uznać za "konkurencyjny" wobec samochodu prywatnego o ile dany przystanek jest obsługiwany przez linię PTZ zapewniającą częstotliwość połączeń z centrum miasta w takcie 10 minutowym lub "bardziej gęstym".</p> <p>Jaka część powierzchni (ludności) Gdańska znajduje się w zasięgu przystanków PTZ zapewniających serwis z częstotliwością co najmniej 10 minut w godzinach szczytu? (dopiero wtedy można mówić o potencjalnie konkurencyjnym poziomie obsługi PTZ w stosunku do jakości dojazdu samochodem prywatnym).</p>	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Uwagę można przyjąć jako kierunek do którego należy dążyć, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego i dla linii o wysokim wskaźniku napełnieni.
	Str. 67	W niniejszym dokumencie warto uzupełnić (być może nawet zastąpić) poniższy rysunek przy pomocy rysunku obrazującego zasięg oddziaływania 500 m od przystanków obsługiwanych przez PTZ z częstotliwością nie mniejszą niż 10 minutową - ewentualnie osobno dla linii SKM/PKM oraz osobno dla linii tramwajowych i autobusowych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Dynamika zmian rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej powoduje, że dane na mapie, w proponowanym zakresie, szybko się zdezaktualizują.
	Str. 124	warto osobno ustalić dostępność przystanków obsługiwanych przez tabor umożliwiający docieranie do Centralnego Pasma Usługowego (przystanków SKM) w takcie nie rzadszym niż 10 minut.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Zbyt duża szczegółowość dla zakresu monitoringu realizacji planu transportowego, zwłaszcza dla parametru o dużej dynamice zmian (rozkładów jazdy).
26.	pkt 2.9 str. 64	Dopisanie do listy przystanków planowanych na kolejowej linii 234 przystanku „Gdańsk Karczemki” - zgodnie z zapisami w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (w ramach rewitalizacji odcinka Kokoszki – Kiełpinek linii 234).	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.

27.	ogólnie	Niewyraźne mapy – dotyczy całego dokumentu.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego.
28.	ogólnie	Wniosek o publiczną prezentację i objaśnienie Planu transportowego. Jakie punkty zostały usunięte w stosunku do poprzedniej wersji a jakie nowe zagadnienia pojawiły się w aktualizacji.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Po zakończeniu prac na Planem transportowym i jego przyjęciem zostanie przedstawiona skrócona prezentacja dokumentu.
	Str. 90-91	Wniosek o utrzymanie w Planie transportowym ustalonego w SUIKZP 2018 przebiegu trasy tramwajowej w rezerwie terenowej od Al. P. Adamowicza (dawniej ul. Bulońska) w Dolinie Królewskiej i ul. Do Studzienki wraz z połączeniem do Placu Komorowskiego przez ulice Miszewskiego i Wyspiańskiego.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Plan zostanie uzupełniony o brakujące trasy tramwajowe przewidziane w Studium – w tym dla Nowej Politechnicznej, z zastrzeżeniem, że dla odcinka od Traugutta do Grunwaldzkiej uwidoczniony będzie bardziej szczegółowy przebieg wynikający z dokumentacji przedprojektowej i Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla tej inwestycji.
	Str. 64	Wniosek o utrzymanie w Planie SUIKZP 2018 dotychczasowych zapisów prowadzenia tras tramwajowych.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Po korekcie Plan będzie uwzględniał wszystkie przewidziane w Studium inwestycje, z zastrzeżeniem, że inwestycje dla których - w ramach ich przygotowania - określono bardziej szczegółowe przebiegi będą wskazane wg tych bardziej szczegółowych przebiegów (np. trasa tramwajowa GPW na odcinku od Traugutta do

				Grunwaldzkiej). Dodatkowo, Plan Transportowy uwzględni proponowane inwestycje, które są obecnie rozważane na poziomie analitycznym przez ZTM, BRG oraz inne jednostki, jako opcjonalne, zastrzeżeniem, że nie mają one odzwierciedlenia w aktualnych dokumentach planistycznych miasta.
29.	Rozdz. 5 Pkt. III.2 Str. 89	Brak informacji, którą ma przebiegać trasa al. Grunwaldzka – al. Legionów.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Równocześnie przypominamy, że Plan Transportowy nie określa precyzyjnego przebiegu planowanych tras tramwajowych, a jedynie ogólnie pożądane relacje.
30.	Rozdz. 5 Pkt. III.2 Str. 89	Brak konkretnych informacji dotyczących przebiegu trasy tramwajowej (nie przez ul. Kościuszki).	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga w zakresie przebiegu tras tramwajowych zgodnie z dokumentami strategicznymi Miasta Gdańska zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Po korekcie przebieg linii od ul. Klonowej do al. Legionów będzie określony w Planie zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi Miasta Gdańska.
31.	Rozdz. 5.III Str. 90-91	Wniosek o dodanie połączenia tramwajowego Osowy z Oliwą.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Połączenie tramwajowe Osowy z Oliwą nie jest planowane i nie znajduje odzwierciedlenia w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska oraz w innych dokumentach strategicznych Miasta Gdańska.

	Rozdz. 5.III Str. 90-91	Wniosek o połączenie tramwajowe od skrzyżowania Wołkowyjska- Adamowicza do ul. Morenowej i Wieleńskiej pod estakadą w ciągu ul. Rakoczego.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wykonana przez autora Planu Transportowego Mapa zawiera błędy techniczne, m.in. nie uwzględnia wszystkich linii tramwajowych przewidzianych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska. W ramach korekty zostaną one uwidocznione.
	Rozdz. 5 Pkt III.2 Str. 89	Propozycja zastąpienia planowanej linii tramwajowej łączącej al. Grunwaldzką z al. Legionów przez węzeł Wrzeszcz PKP autobusami zeroemisyjnymi.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Przebieg trasy tramwajowej jest zgodny z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska oraz w innych dokumentach strategicznych Miasta Gdańska. Miasto Gdańsk planuje zakup autobusów elektrycznych, które uzupełnią istniejącą flotę autobusów. Jednak, nadal priorytetem jest rozbudowa systemu tramwajowego.
	Rozdz. 5 Pkt III.2 Str. 89	Inwestycja znacząco rozbudowana, jednak wpływająca na optymalizację obsługi obecnego ładu tras: Budowa linii łączącej al. Grunwaldzką z al. Legionów przez węzeł Wrzeszcz PKP- kontynuacja ciągu trasy GPW w kierunku północnym oraz poprawa jakości połączeń z dworcem we Wrzeszczu (PKP, SKM, PKM). <u>Propozycja zmian:</u> oprowadzenia łączników przez ulicę Kościuszki. (zgodnie z istniejącą trasą linii autobusowej).	Uwaga zgłoszona na formularzu. Mt <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Plan Transportowy nie określa precyzyjnego przebiegu planowanych tras tramwajowych, a jedynie ogólnie pożądane relacje. Dokładny przebieg tej trasy będzie określony podczas odpowiednich etapów przygotowania do inwestycji.
32.	Str. 8	Wśród podanych aspektów powinna znaleźć się cena biletu.	Uwaga zgłoszona na formularzu.	Umieszczanie w Plan transportowym aktualnego cennika biletowego nie ma uzasadnienia merytorycznego dla tego



			<b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	typu dokumentu – zbyt duża szczegółowość. W pkt. 4.2 jest informacja o planowanej taryfie.
Str. 9	Plan transportowy obejmuje: powinien znaleźć się tam zapis: Plan rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury związanej z transportem publicznym.		Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
Str. 12	Integrację systemu transportowego planuje się osiągnąć poprzez rozwój węzłów przesiadkowych na terenie Miasta Gdańska łączących różne rodzaje środków transportu.		Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
Str. 13	Zgodnie z SUIKZP system transportowy Miasta Gdańska powinien zapewniać przede wszystkim bezpieczeństwo jego użytkowników oraz sprawność ich przemieszczania. System transportowy powinien także uwzględniać potrzebę podnoszenia komfortu podróżowania.		Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
Str. 16	Głównym celem sporządzonej w 2018 roku „Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych” jest ocena efektywności finansowej i społeczno-ekonomicznej inwestycji polegającej na zakupie taboru zeroemisyjnego. AKK wykazała, że nie ma konieczności wprowadzenia do eksploatacji autobusów o napędzie zeroemisyjnym, ponieważ potencjalne koszty znacznie przewyższają oczekiwane korzyści. Opłacalność tego przedsięwzięcia		Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Wniosek dotyczy dokumentu ściśle powiązanego z Planem transportowym. Miasto Gdańsk zleciło w 2021 r. opracowanie AKK. Jej wyniki będą uwzględnione a kolejnej aktualizacji Planu transportowego – aktualizacji tylko w zakresie wniosków i wytycznych wynikających z nowego AKK. transportowego (Planowane inwestycje).

		warunkuje jedynie otrzymanie dofinansowania w wysokości 85% kosztów inwestycji. Analiza jest przestarzała, należałoby ją opracować ponownie.		
	Str. 17	„Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w Gdańsku”, opracowany w 2011 r. Jest to dokument mocno przestarzały. Należałoby opracować nowy strategiczny program transportowy dzielnicy Południe.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie dotyczy bezpośrednio</b> projektu Planu transportowego.	Wniosek dotyczy innego dokumentu, stanowiącego jedynie źródło informacji - będzie rozpatrywany w innym trybie.
	Str. 25	Wśród części Oliwy powinna znaleźć się część biznesowa.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
	Str. 77	Zgodnie z założeniami idei zrównoważonego transportu podczas rozwoju sieci komunikacyjnej Miasta Gdańska należy uwzględniać oczekiwania użytkowników, wydajność ekonomiczną i minimalizację negatywnego wpływu na środowisko. Wśród sugerowanych kierunków rozwoju transportu zrównoważonego jest rozbudowa systemu transportu publicznego, komunikacji z wykorzystaniem jednośladów, podróży pieszych, car-sharingu oraz budowa parkingów P&R. Należałoby uwzględnić budowę parkingów typu B&R oraz Kiss&Ride.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
33.	ogólnie	Przebieg trasy tramwajowej przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego – nie spełni zadania, jakie mu się przypisuje (długi czas przejazdu; wysoki koszt inwestycji).	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	W chwili tworzenia Planu przebieg trasy tramwajowej GPW został określony dokumentacją przedprojektową oraz Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Tym samym uwidocznienie przebiegu przez ul.

				Bohaterów Getta Warszawskiego jest jedynie odzwierciedleniem stanu faktycznego, na którą Plan ani jego autorzy nie mają wpływu.
	Ogólnie	Tramwaj jest niezwykle pożądanym dla pacjentów UCK. Dostosować plany do rzeczywistych potrzeb. Tramwaj przez starą zabudowę Wrzeszcza jest pomysłem szkodliwym i mało odpowiedzialnym.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Nie planuje się linii tramwajowej do UCK – zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska. Wskazana trasa linii tramwajowej przebiegająca ul. Kilińskiego jest błędem technicznym i zostanie to skorygowane. Nie jest planowana trasa tramwajowa przez ul. Kilińskiego.
34.	Str. 63,64, 78, 87,89	Trasa tramwajowa przez ul. Wileńską. W planie powinna znaleźć się zapowiedź stworzenia wahadłowego buspasa dla autobusów elektrycznych na ul. Jaškowa Dolina (rano usprawniający ruch do Wrzeszcza, a w godzinach popołudniowych na Morenę). Ta karkołomna i zbędna inwestycja powinna zostać zaniechana, a nowa planowana linia na tym odcinku realizowana w ramach połączenia GPW powinna powrócić także na odcinku pomiędzy ul. Wileńska a ul. Trzy Lipy do przebiegu pierwotnego w dolinie Królewskiej, czyli w ciągu rezerwy Nowej Politechnicznej.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu. <b>Częściowo uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Przebieg trasy tramwajowej ul. Wileńską jest zgodny z zapisami w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska – w zakresie tej trasy Plan jedynie odzwierciedla stan faktyczny wynikający z dokumentacji przedprojektowej i Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach. W kwestii buspasów – na niektórych odcinkach ul. Jaškowa Dolina pożądane byłoby powstanie buspasów i innych rozwiązań wspierających ruch autobusów, bez względu na perspektywę powstania linii GPW. Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje). Trasa wzdłuż Doliny Królewskiej do al. Adamowicza

				zostanie uwzględniona w planie – jej brak jest błędem technicznym autorów Planu.
	Str. 63, 64, 92	Linia tramwajowa przez ul. Wileńską jest niezwykle kosztowną i ryzykowną inwestycją. Na dodatek połączenie z centrum Wrzeszcza, które oferuje wymaga nadrobienia znacznego odcinka drogi (jest znacznie dłuższe od połączenia przez Jańskową Dolinę) i odbywać się ma przez ulice o znacznie obniżonej prędkości przejazdu (Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszerka, Do studzienki, Wileńska). Wnioskuje o rezygnacji z niej biorąc pod uwagę, że istnieją inne znacznie atrakcyjniejsze czasowo połączenia komunikacji zbiorowej.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Przebieg trasy tramwajowej ul. Wileńską jest zgodny z zapisami w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska – w zakresie tej trasy Plan jedynie odzwierciedla stan faktyczny wynikający z dokumentacji przedprojektowej i Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
	Str. 63, 78, 87	Dla zoptymalizowania czasu przejazdu ułatwiony zostać powinien dojazd dla autobusów do pętli przy dworcu PKP we Wrzeszczu, który niedawno po wyłączeniu ul. Konopnickiej, znacznie się wydłużył.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje)
35.	str. 12-17	W Planie transportowym nie został uwzględniony podstawowy dokument - „KIERUNKI ROZWOJU UKŁADU LINII TRAMWAJOWYCH I PASÓW AUTOBUSOWYCH W PERSPEKTYWIE UNIJNEJ NA LATA 2021-2027”.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).
	Str. 56, 64, 92 i inne	Nieczytelne mapy w opiniowanym opracowaniu nie pozwalają wypowiedzieć się na temat treści na nich zawartych. Konieczne mapy w zupełnie innej skali z innym poziomem szczegółowości pozwalające zaznaczyć się jednoznacznie z treścią na nich zawartą.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).

Str. 55, 56, 90, 91	<p>Przedstawione w dokumencie informacje dotyczące emisji hałasu przez ruch tramwajowy są niepełne i częściowo nieprawdziwe. Z tego powodu prowadzą do błędnych wniosków. Hałas generowany przez tramwaje na licznych odcinkach istniejącej sieci przekracza poziom 70 a nawet 75 dB (np. al. Hallera, Obrońców Westerplatte czy Mickiewicza) i stanowi istotny problem, który w ramach dokumentu strategicznego powinien znaleźć właściwe odzwierciedlenie – realizowany być powinien projekt ograniczenia uciążliwości linii tramwajowych dla mieszkańców w sąsiedztwie (ograniczenie hałasu i wibracji za pomocą zmian w taborze, a przede wszystkim w infrastrukturze). Zmiany w infrastrukturze polegające na przebudowie/poprawie istniejących już torowisk, w związku z opinią przedstawioną w dokumencie (zdaniem autorów opracowania wszystko jest w porządku) nie zostały więc ujęte w proponowanych inwestycjach (Pozostałe inwestycje s. 90-91). Konieczne jest uwzględnienie w dokumencie planu modernizacji już istniejących torowisk zwłaszcza w „czarnych punktach” akustycznych, gdzie tramwaje szczególnie pogarszają warunki życia mieszkańców od wielu lat, nierzadko dekad.</p>	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	Doraźne działania i naprawy infrastruktury nie leżą w zakresie Planu Transportowego. Jest oczywiste, że wszystkie nowe inwestycje tramwajowe powinny być wykonywane w sposób gwarantujący jak największy możliwy komfort akustyczny mieszkańców, a istniejąca infrastruktura powinna być utrzymywana w należyłym stanie (szlifowanie szyn, usuwanie wychlapów i innych elementów potęgujący hałas).
Str. 63, 64, 92 i inne	<p>Usunięcie odcinka trasy tramwajowej przez Wyspiańskiego i Miszewskiego od placu Komorowskiego do Grunwaldzkiej, który znajduje się zarówno w SUIKZP oraz wspomnianym już dokumencie KIERUNKI ROZWOJU UKŁADU LINII TRAMWAJOWYCH I PASÓW AUTOBUSOWYCH W PERSPEKTYWIE UNIJNEJ NA LATA 2021-2027” jest bezpodstawne i szkodliwe. Należy przywrócić ten odcinek.</p>	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	Uwaga zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego (Planowane inwestycje).

	Str. 63, 64, 92 i inne	Usunięcie odcinka trasy tramwajowej przez ul. Do Studzienki od ul. Fiszera do Grunwaldzkiej, który znajduje się zarówno w SUIKZP oraz wspomnianym już dokumencie KIERUNKI ROZWOJU UKŁADU LINII TRAMWAJOWYCH I PASÓW AUTOBUSOWYCH W PERSPEKTYWIE UNIJNEJ NA LATA 2021-2027” jest bezpodstawne i szkodliwe. Należy przywrócić ten odcinek.	Uwaga zgłoszona na formularzu. <b>Nie uwzględniono zmiany</b> w projekcie Planu transportowego.	W chwili tworzenia Planu przebieg trasy tramwajowej GPW został określony dokumentacją przedprojektową oraz Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach. Tym samym uwidocznienie przebiegu przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jest jedynie odzwierciedleniem stanu faktycznego, na którą Plan ani jego autorzy nie mają wpływu.
	ogólnie	Brakuje jakichkolwiek planów rozwiązań związanych z dostępnością do komunikacji dla osób starszych i niepełnosprawnych ze względu nie na tabor a infrastrukturę towarzyszącą przystankom tramwajowym. Linia tramwajowa na Zaspie wzdłuż ul. Rzeczypospolitej jest całkowicie niedostępna dla osób niepełnosprawnych i starszych ze względu na brak przejść naziemnych. Konieczne są zasadnicze zmiany w infrastrukturze przystankowej i około przystankowej na tym odcinku oraz wzdłuż trasy W-Z gdzie windy są regularnie nieczynne.	Uwaga subiektywna, zgłoszona na formularzu.	W projekcie Planu transportowego wskazano w pkt. 9.2 oczekiwane rozwiązania związane z dostępnością osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Wniosek częściowo dotyczy bieżącego funkcjonowania ptz. i nie dotyczy zagadnień strategicznych poruszanych w projekcie Planu transportowego.