

Raport z konsultacji społecznych dotyczących aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gdańsku w latach 2025-2044

1. Wprowadzenie

Konsultacje społeczne przeprowadzono zgodnie z Zarządzeniem Nr 53/26 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 20 stycznia 2026 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Gdańska projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044” stanowiącego aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030”. Konsultacje zostały przeprowadzone w okresie od 22 stycznia 2026 r. do 13 lutego 2026 r. Celem konsultacji było umożliwienie mieszkańcom oraz wszystkim zainteresowanym podmiotom zapoznania się z treścią projektu dokumentu oraz zgłoszenia uwag i propozycji dotyczących jego zapisów.

Projekt Planu transportowego został udostępniony publicznie w trakcie trwania konsultacji społecznych. Mieszkańcy mogli przekazywać swoje opinie i uwagi w następujących formach:

- poprzez wypełnienie dedykowanego formularza konsultacyjnego udostępnionego na stronie internetowej www.ztm.gda.pl,
- poprzez przesłanie uwag drogą elektroniczną na adres e-mail Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku,
- poprzez złożenie uwag w formie pisemnej w sekretariacie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku przy ul. Na Stoku 49.

W trakcie konsultacji społecznych mieszkańcy aktywnie włączyli się w proces opiniowania dokumentu. Łącznie wpłynęło 91 zestawów uwag, z czego 69 zostało zgłoszonych za pośrednictwem formularza konsultacyjnego, natomiast pozostałe przekazano w formie wiadomości elektronicznych lub pism kierowanych do Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.

Łącznie zgłoszono 454 uwagi i propozycje zmian odnoszące się do różnych elementów projektu Planu transportowego. Wszystkie przekazane uwagi zostały poddane analizie merytorycznej przez Zamawiającego oraz autorów dokumentu. W efekcie analiz uwzględniono w całości lub częściowo łącznie 230 uwag (51%).

Szczegółowe zestawienie zgłoszonych uwag wraz ze sposobem ich rozpatrzenia przedstawiono w tabelarycznym zestawieniu stanowiącym dalszą część niniejszego raportu. Scalone komórki występują w końcowych uwagach ponieważ uwagi te otrzymaliśmy w formie mail lub pism poza formularzem. Wszystkie nadane uwagi przywołane są oryginalnym brzmieniem.

2. Charakterystyka zgłoszonych uwag

Analiza zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych uwag wskazuje na duże zainteresowanie mieszkańców tematyką transportu publicznego oraz jego rozwoju w Gdańsku. Zgłoszone postulaty dotyczyły szerokiego zakresu zagadnień związanych zarówno z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego, jak i szerzej rozumianą mobilnością miejską.

Największa liczba uwag dotyczyła planowanego rozwoju sieci transportu publicznego, w szczególności rozwoju infrastruktury tramwajowej oraz relacji pomiędzy transportem tramwajowym, autobusowym i kolejowym. Mieszkańcy w wielu przypadkach odnosili się do planowanych inwestycji tramwajowych, wskazując zarówno poparcie dla rozwoju systemu tramwajowego, jak i postulując zmianę przebiegu niektórych planowanych tras lub wskazując alternatywne rozwiązania transportowe.

W zgłaszanych uwagach pojawiały się również propozycje utworzenia nowych relacji połączeń oraz postulaty dotyczące poprawy dostępności transportu zbiorowego w wybranych częściach miasta. Część mieszkańców wskazywała na potrzebę poprawy powiązań pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta oraz lepszej integracji transportu miejskiego z transportem kolejowym, w szczególności w odniesieniu do systemu kolei aglomeracyjnej.

Istotna grupa uwag dotyczyła również funkcjonowania transportu autobusowego, w tym częstotliwości obsługi linii, dostępności bezpośrednich połączeń oraz obsługi transportowej poszczególnych dzielnic miasta. W wielu przypadkach mieszkańcy odnosili się do bieżącego funkcjonowania transportu zbiorowego, wskazując konkretne problemy związane z organizacją transportu zbiorowego lub postulując zmiany w układzie linii.

W zgłoszonych uwagach często pojawiał się także temat integracji różnych form transportu. Mieszkańcy wskazywali m.in. na potrzebę rozwoju węzłów przesiadkowych, poprawy jakości dojazdów do przystanków oraz integracji transportu publicznego z ruchem pieszym i rowerowym. W wielu uwagach podkreślano również znaczenie wygodnych przesiadek oraz czytelnej informacji pasażerskiej.

Część zgłoszeń dotyczyła także infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury przystankowej, dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz oddziaływania transportu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu generowanego przez transport szynowy.

W trakcie konsultacji zgłoszono również liczne uwagi o charakterze redakcyjnym lub merytorycznym dotyczące samego dokumentu. Dotyczyły one m.in. uzupełnienia danych i analiz, doprecyzowania zapisów dokumentu, poprawy czytelności map oraz ujednolicenia niektórych elementów opracowania.

3. Uwagi wykraczające poza zakres Planu transportowego

Znaczna część zgłoszonych w trakcie konsultacji uwag odnosiła się do zagadnień wykraczających poza zakres Planu transportowego, który określony jest w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Uwagi te dotyczyły przede wszystkim:

- bieżącej organizacji funkcjonowania transportu zbiorowego (np. przebiegu konkretnych linii autobusowych lub rozkładów jazdy),
- polityki parkingowej miasta,
- organizacji ruchu drogowego,
- infrastruktury pieszej i rowerowej,
- szczegółowych rozwiązań inwestycyjnych dotyczących poszczególnych ulic lub skrzyżowań.

W związku z powyższym część zgłoszonych postulatów nie mogła zostać bezpośrednio uwzględniona w Planie transportowym, ponieważ dokument ten ma charakter strategiczny i określa ogólne zasady organizacji transportu zbiorowego oraz kierunki jego rozwoju, a nie szczegółowe rozwiązania dotyczące bieżącej organizacji systemu transportowego.

Jednocześnie duża liczba tego typu uwag wskazuje na istotne zainteresowanie mieszkańców szeroko rozumianą problematyką mobilności miejskiej oraz na potrzebę dalszego rozwijania i aktualizowania innych dokumentów planistycznych miasta.

W szczególności zgłaszane postulaty wskazują na potrzebę rozwijania i aktualizacji takich opracowań jak:

- Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP),
- polityka parkingowa miasta,
- strategia rozwoju miasta,
- opracowania dotyczące ruchu pieszego i rowerowego,
- opracowania dotyczące uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego (priorytety w sygnalizacji świetlnej, pasy dla autobusów),
- analizy i badania dotyczące potrzeb pieszych i rowerzystów.

Dokumenty te w większym stopniu odnoszą się do kompleksowego zarządzania mobilnością w mieście i stanowią właściwe narzędzie do rozpatrywania części postulatów zgłaszanych przez mieszkańców.

4. Wnioski z konsultacji społecznych

Przeprowadzone konsultacje społeczne potwierdziły duże zainteresowanie mieszkańców rozwojem transportu publicznego oraz jego rolą w funkcjonowaniu systemu transportowego miasta.

Zgłoszone uwagi wskazują, że mieszkańcy szczególnie zwracają uwagę na:

- dostępność transportu publicznego w poszczególnych częściach miasta,
- jakość i częstotliwość połączeń transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury tramwajowej i autobusowej,
- integrację transportu publicznego z transportem kolejowym oraz innymi formami mobilności,
- poprawę jakości infrastruktury transportowej i przestrzeni publicznej.

Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji zostały szczegółowo przeanalizowane i w wielu przypadkach przyczyniły się do doprecyzowania zapisów oraz uzupełnienia końcowej wersji dokumentu.

Proces konsultacji społecznych stanowił istotny element przygotowania Planu transportowego i pozwolił uwzględnić w nim szereg postulatów zgłoszonych przez mieszkańców oraz inne zainteresowane podmioty. Jednocześnie zgłoszone uwagi stanowią cenne źródło informacji o oczekiwaniach społecznych dotyczących dalszego rozwoju systemu mobilności w Gdańsku.

Tabela nr 1. Zestawienie uwag wraz z odpowiedziami.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
1	Rozdział 11., str. 97 i dalej	Brak uwzględnienia nowych rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej	Opracowanie zostało wykonane, tak jakby komunikacja zbiorowa w naszym mieście funkcjonowała idealnie. Może jakimś problemem jest brak odpowiedniej informacji dla pasażerów. Ale poza tym jest ok. Musimy postawić na komunikację autobusową, tramwajową oraz SKM. To jest jedna wielka bzdura. Musimy postawić na nowe rozwiązania. Adekwatne dla XXI wieku. Należy wykorzystać ukształtowanie naszego terenu z poszanowanie istniejącej infrastruktury drogowej, zabytkowych domów oraz przyrody. Mamy takie rozwiązania i wiemy jak to zrobić. Na pewno nie tak, jak zostało to opisane w opracowaniu, które gdyby powstało 50 lat temu, też byłoby przestarzałe.	Uwaga odrzucona. Autor nie wskazał propozycji nowych rozwiązań, o których pisze.
2	Str. 58. Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044	Dzielnica Jasień, rejon ulicy T. Jasińskiego i ul. Stężyckiej. Jest to rejon dynamicznie rozwijający się, ze znacznym przyrostem mieszkańców, głównie młodych rodzin. Dla przykładu, w ramach osiedla Optima, wybudowanym przez INPRO, powstały łącznie 982 mieszkania, domy i lokale usługowe. Dla tego obszaru przewidziano wyłącznie 1 linię autobusową o nr 120, która kursuje na linii Port Lotniczy – Łostowice Świętokrzyska. Z tego obszaru nie kursuje żaden autobus do Gdańska Głównego, a zwłaszcza na przystanek PKM Jasień, który znajduje się w tej samej dzielnicy! Mieszkańcy tego rejonu są tak naprawdę wykluczeni komunikacyjnie. Głównie chodzi o osoby młode, dzieci i młodzież, aby mogły dojeżdżać do szkół podstawowych, liceów (których nie ma w tym rejonie miasta) oraz głównych węzłów komunikacyjnych. Ten rejon wymaga znacznie większej siatki połączeń autobusowych, aby dzieci mogły dojeżdżać do szkół, szczególnie SP 85 na ulicy Stolema, planowanej szkoły podstawowej na ulicy Stankiewicza, jak i połączenie tego rejonu bezpośrednio z PKM Jasień, aby studenci i licealiści, osoby pracujące, mogły wygodnie przesiąść się na PKM. Obecny stan rzeczy angażuje rodziców, aby do szkół, lub na dodatkowe zajęcia popołudniowe musieli wozić dzieci samochodami generującymi dodatkowy ruch w okolicy i korki. Dodatkowo ten rejon Jasienia (ul. T. Jasińskiego i Stężyckiej) poprzez swój silny przyrost mieszkańców będzie generował paraliż komunikacyjny. Mieszkańcy nie posiadają alternatywy dojazdu autobusem do najbliższych miejsc oraz do centrum Gdańska – chociaż jeden autobus bezpośredni. Skoro zależy nam na mniejszym ruchu pojazdów w Gdańsku, to trzeba zapewnić linię autobusową, a najlepiej tramwajową. Obecnie ludzie są wykluczeni z komunikacji miejskiej.	Połączenie bezpośrednie: autobus T. Jasińskiego z PKM Jasień, przystanek przy planowanej szkole podstawowej na ul. Stankiewicza, bezpośrednia linia do Gdańska Głównego. Obecna linia 120 jest niezbyt atrakcyjna dlatego mieszkańcy wybierają samochód generując korki. TEN Rejon wymaga uwagi, oraz podjęcia kroków, aby urealnić potrzeby mieszkańców oraz zlikwidować ich wykluczenie komunikacyjne. Ulica T. Jasińskiego droga Gminna posiada bezpośredni dostęp do ul. Źródlanej -> Ronda Jacka Kuronia -> ul. Kartuskiej -> PKM Jasień. w wydłużyć linie 130. W dodatku warto by w końcu zrobić drogę z prawdziwego zdarzenia na ul. Stężyckiej z chodnikiem i oświetleniem, zamiast płyt jumbo.	Uwaga częściowo uwzględniona. ZTM ma świadomość ograniczonej oferty przewozowej na ul. Stężyckiej i Jasińskiego i uwzględni to zapotrzebowanie w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Sam dokument Planu transportowego nie zawiera szczegółowej koncepcji konkretnych połączeń i relacji. Podejście to wynika z konieczności zachowania możliwości elastycznego zarządzania ofertą przewozową i odpowiadania na bieżące potrzeby transportowe na przestrzeni kolejnych lat. Wpisanie sztywnej sieci połączeń do dokumentu ograniczyłoby wprowadzenie dodatkowych zmian. Na mapie z załączniku nr 1 zaznaczono planowaną obsługę transportową ul. Jasińskiego i Stężycką. Roboczo przyjęto funkcjonowanie tam dwóch linii umożliwiającej bezpośredni dojazd do przystanku Jasień PKM i Kiełpiniek PKM. Jak wspomniano wyżej, konkretne relacje mogą ulec zmianie, jednak należy podkreślić, że w Planie zidentyfikowano i uwzględniono zapotrzebowanie na obsługę powyższych ulic dodatkowymi, nowymi połączeniami autobusowymi. W zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej - jest to poza zakresem przedmiotowego Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
3	Str. 58. Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044	Dzielnica Jasień, rejon ulicy T. Jasińskiego i ul. Stężyckiej bardzo dużo mieszkańców wykluczonych komunikacyjnie. Jest to rejon dynamicznie rozwijający ze znacznym przyrostem mieszkańców, głównie młodych rodzin. Głównie chodzi o osoby młode, dzieci które nie posiadają prawa jazdy. Ten rejon wymaga znacznie większej siatki połączeń autobusowych, aby dzieci mogły dojeżdżać do szkół szczególnie SP 85 na ulicy Stolema, jak i połączenie tego rojonu bezpośrednio z PKM Jasień aby studenci, osoby licealne mogły wygodnie przesiąść się na PKM. Obecny stan Rzeczy angażuje rodziców aby do szkół, lub dodatkowe zajęcia popołudniowe musieli wozisz dzieci samochodami generującymi dodatkowy ruch w okolicy i korki. Dodatkowo ten rejon Jasienia (ul. T. Jasińskiego i Stężyckiej) poprzez swój silny przyrost mieszkańców będzie generowało paraliż komunikacyjny. Mieszkańcy nie posiadają alternatyw dojazdu autobusem do najbliższych miejsc oraz do centrum Gdańska – chociaż jeden autobus bezpośredni. Skoro zależy wam na mniejszym ruchu pojazdów w Gdańsku, to trzeba zapewnić linie autobusów. Obecnie ludzie są wykluczani z komunikacji miejskiej.	Połączenie bezpośrednie autobus T. Jasińskiego z PKM Jasień, przystanek na ul. Kartuskiej (wysokość SP 85 na ulicy Stolema), bezpośrednia linia do Gdańska głównego. Obecna linia 120 jest niezbyt atrakcyjna dlatego mieszkańcy wybierają samochód generując korki. TEN Rejon wymaga uwagi, oraz podjęcia kroków aby urealnić potrzeby mieszkańców oraz ich wykluczenie komunikacyjne. Ulica T. Jasińskiego droga Gminna posiada bezpośredni dostęp do ul. Źródlanej ->Ronda Jacka Kuronia -> ul. Kartuskiej -> PKM Jasień	Uwaga częściowo uwzględniona. ZTM ma świadomość ograniczonej oferty przewozowej na ul. Stężyckiej i Jasińskiego i uwzględni to zapotrzebowanie w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Sam dokument Planu transportowego nie zawiera szczegółowej koncepcji konkretnych połączeń i relacji. Podejście to wynika z konieczności zachowania możliwości elastycznego zarządzania ofertą przewozową i odpowiadania na bieżące potrzeby transportowe na przestrzeni kolejnych lat. Wpisanie sztywnej sieci połączeń do dokumentu ograniczyłoby wprowadzenie dodatkowych zmian. Na mapie z załączniku nr 1 zaznaczono planowaną obsługę transportową ul. Jasińskiego i Stężycką. Roboczo przyjęto funkcjonowania tam dwóch linii umożliwiającej bezpośredni dojazd do przystanku Jasień PKM i Kiełpiniek PKM. Jak wspomniano wyżej, konkretne relacje mogą ulec zmianie, jednak należy podkreślić, że w Planie zidentyfikowano i uwzględniono zapotrzebowanie na obsługę powyższych ulic dodatkowymi, nowymi połączeniami autobusowymi.
4	rozdział 2, str. 18 „W Gdyni funkcjonuje 33 zbiorniki retencyjne”	„W Gdyni funkcjonują 33 zbiorniki retencyjne”	Brak poprawności językowej	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
5	rozdział 2, str. 18 „W zakresie transportu publicznego Gdynia współpracuje z Gdańskiem na podstawie porozumienia międzygminnego, które reguluje wspólne wykonywanie zadań transportowych. Gdynia przejęła obsługę na linii 171 na swoim terenie, natomiast Gdańsk realizuje przewozy na linii nocnej N1 w Gdyni”	„Obsługę na linii” Brak informacji o linii 31 organizowanej przez Miasto Gdynia (przystanek Ergo Arena w granicach miasta Gdańska)	Niepełne informacje i brak poprawności językowej	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono i uzupełniono o linię 31.
6	rozdział 2, str. 18 „Kolbudy zawarła”	„Gmina Kolbudy zawarła”	Niepełna nazwa jednostki samorządu terytorialnego	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.
7	rozdział 2, str. 19 „jest organizatorem i zarządcą przewozów na liniach autobusowych 112, 186, 212 i N9 o łącznej długości 23,95 km na terenie Gminy Pruszcz Gdański. Należy zaznaczyć, że linia N5 również przebiega przez gminę, jednak bez porozumienia międzygminnego. Dodatkowo, przez gminę przebiega tranzytowa linia autobusowa nr 186, której organizacja i finansowanie leży po stronie Miasta Gdańska”	Należy usunąć zduplikowane informacje o linii 186 Należy ustandaryzować: „linia X” lub „linia nr X” Należy nadać poprawność językową, „linia N5 również przebiega przez gminę” Należy uzupełnić informacje o linii 607	Dlaczego w odniesieniu linii N5 nie zawarto porozumienia, jeżeli Miasto Gdańsk zgodnie z ustawą o PTZ nie ma kompetencji zorganizowania bez takiego dokumentu?	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty.
8	rozdział 2, str. 19 „torów PKP”	PKP Polskie Linie Kolejowe SA	PKP SA nie jest zarządcą infrastruktury torowej	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
9	rozdział 2, str. 19 „Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) Gdańsk organizuje przewozy na liniach 112, 132 i N9 na terenie miasta. Uczniowie w wieku 7–20 lat korzystają z bezpłatnych przejazdów na liniach 132, 200, 205, 207, 232 i N5 po okazaniu legitymacji szkolnej lub Pruszczańskiej Karty Mieszkańca. Bezpłatna jest także linia 107 dla posiadaczy Karty Mieszkańca”	Linie 112 i N9 nie prowadzą przez miasto Pruszcz Gdański. Brakuje linii 307.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono i uzupełniono o linię 307.
10	rozdział 2, str. 20 „Gdyni Nowowiczlińska”	Przystanek nazywa się Karwiny Nowowiczlińska.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.
11	rozdział 2, str. 20 „jednak w nieco odmiennym wariantcie przebiegu”	Trasa jest identyczna, jedynie linia została nazwana odwrotnie. Brak odmiennego wariantu.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.
12	Rozdział 2, str. 21 „Na okres letni uruchamiane są także sezonowe linie autobusowe o numerach 600, 606, 622, 658, które uzupełniają podstawową ofertę.”	Brak linii 607	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono o linię 607
13	Rozdział 2, str. 22 Tabela 2.4.	Linie 801 i 810 mają charakter użyteczności publicznej (przynajmniej częściowo organizuje je Powiat Kartuski).	Linie albo w całości są organizowane przez Powiat Kartuski lub mają charakter hybrydowy – tj. organizowane są przez JST tylko w granicach powiatu kartuskiego (w takiej sytuacji nazwa i relacja odcinka komercyjnego jest inna)	Uwaga odrzucona. ZTM wydał zezwolenie, które obejmuje całe trasy tych linii.
14	Rozdział 3, str. 37 Rysunek 3.3. „na kilometr wozokilometrów”	Niezrozumiałe.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
15	Całość planu transportowego	Uwzględnienie linii tramwajowej na ul. Kołobrzeskiej	Plan transportowy zakłada budowę tramwaju w ramach tzw. Nowej Abrahama, czyli trasy przez las i dublującej linię kolejową PKM, pozbawioną w dodatku punktów integracyjnych z linią SKM. W zamian rekomendowana jest budowa tramwaju w ul. Kołobrzeskiej, co poprawi integrację z SKM oraz obsługę OBC i UG.	Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa ujmowana w dokumencie pn. "Nowa Abrahama" odnosi się do połączenia między Brętowem, a ul. Rzeczypospolitej bez bezpośredniego wskazania ostatecznego przebiegu przez ul. Kołobrzeską albo rezerwę dla ul. Nowej Abrahama. Aspekt ten zaznaczono w rozdziale 11.2. W czasie opracowania Planu nie zakończono prac nad STEŚ dla tej inwestycji w ramach którego powinny powstać rekomendacje odnośnie docelowego przebiegu. Skorygowano mapy w zakresie wariantowości połączenia al. Grunwaldzkiej z ul. Rzeczypospolitej
16	Rozdział 4, str. 58 Rysunek 4.8.	Na mapie brak linii metrobus do Bojana i Szemudu, o której mowa w Planie. Propozycja likwidacji linii autobusowej do Jelitkowa – Propozycja wycofania komunikacji miejskiej z ul. Abrahama na rzecz obukierunkowej obsługi ul. Bazyńskiego. Propozycja likwidacji zajazdów autobusów na przystanek „Rozstaje” Propozycja przedłużenia linii z Kukawki do pętli Kacze Buki w Gdyni (przez rejon Bieszczadzkiej i Puszczyka). Ująć powinno się obsługę stacji Gdańsk Oliwa od strony Osowej poprzez lokalizację pętli w rejonie budynku dworcowego W planie transportowym nie powinno się ujmować linii autobusowej z Węzła Kliniczna w kierunku Nowego Portu	Linia 227 zbędnie dubluje tramwaj i uzasadnione jest jej przekierowanie w inne miejsce. W relacji Przymorze – Jelitkowo funkcjonują już linie: 2, 4, 8. Trasy linii prowadzonych przez Abrahama są zbyt meandrujące, co przekłada się na czas przejazdu. Zjazdy na przystanek „Rozstaje” przekładają się na meandrowanie linii i wydłużenie czasu przejazdu. Wydłużenie trasy linii do pętli Kacze Buki w Gdyni nie tylko pogłębi integrację obu systemów komunikacji miejskiej, ale też zapewni lepszą rozbudowującego się w Gdyni osiedla poprzez zapewnienie dojazdu do projektowanego na linii 201 przystanku kolejowego w rejonie ul. Kielnieńskiej. Jeżeli w planie uwzględniono linie do Bojana i Szemudu, to również wskazanie takiego połączenia powinno być możliwe. Poprawa przesiadek do pociągów regionalnych i dalekobieżnych poprzez doprowadzenie linii z Osowy do stacji w Oliwie. Linia z Węzła Kliniczna do Nowego Portu dublowałaby tramwaj. Działanie polegające na skróceniu linii 283 zostało już zresztą wdrożone przez organizatora. Jednocześnie na planie nie zaznaczono obecnej trasy linii 283 do Węzła Kliniczna, co świadczy o nieaktualności planu	Uwaga częściowo uwzględniona. Na mapie z koncepcją połączeń brak jest metrobusów, które ujęto w planie jako propozycję do dalszych analiz. Jelitkowo/Linia 227/Abrahama/Oliwa: Plan transportowy nie definiuje sztywnej sieci połączeń autobusowych. Mapę koncepcji połączeń skorygowano poprzez usunięcie linii autobusowej ze wschodniej części ul. Pomorskiej oraz z ul. Abrahama. Dodano przebieg do Kaczych Buków. Skorygowano obsługę przystanku Rozstaje, aby ograniczyć meandrowanie linii międzydzielnicowych. Linie 283 skorygowano.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
17	Rozdział 4, str. 60 Tabela 4.4	Zwiększenie planowanej pracy eksploatacyjnej w segmencie transportu autobusowego	Planowany przyrost o zaledwie 0,6% jest niewystarczający w uwarunkowaniach dążenia do zwiększenia częstotliwości kursowania, w szczególności, że planowane jest organizowanie również linii prowadzących w obszar gminy Szemud. Należy zauważyć, że już obecna praca eksploatacyjna, jaką są zdolni wykonywać zakontraktowani operatorzy jest zbyt mała, o czym świadczy odmowa zwiększenia częstotliwości linii 171 na wniosek Gminy Żukowo ze względu na brak dostępnych pojazdów. Potrzeby w przyszłości prawdopodobnie będą rosły, a możliwości zastąpienia tras linii autobusowych liniami tramwajowymi (poza 148) nie są bardzo duże.	Uwaga uwzględniona. Na skutek tej i innych uwag dotyczących potrzebnych zmian na sieci transportowej oszacowano większy wzrost pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach.
18	str. 77 „wśród osób młodych dorosłych w wieku 25–64 lat”	nie wypełniono	Wiek 64 lata to już raczej nie młodość.	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.
19	str. 80 Tabela 8.1	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni już nie istnieje	Informacja mogłaby być akceptowalna, jako że plan jest aktualny na grudzień 2025 r., jednak w innej jego części pisano o dostawach EZT dla SKM Trójmiasto w 2026 r. w czasie przyszłym dokonanym, co wskazuje na objęcie planem stanu na 2026 r.	Uwaga uwzględniona. Projekt planu opracowano we wrześniu 2025 z drobnymi korektami do grudnia 2025. Uwagę uwzględniono i zapisy skorygowano w całym dokumencie.
20	Str. 82 „Dodatkowo posiadacze biletów okresowych mogą bez dodatkowych opłat korzystać z połączeń kolejowych (SKM i POLREGIO) organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w granicach administracyjnych Miasta Gdańska”	Oferta dotyczy mieszkańców Miasta Gdańska.	Propozycja rozszerzenia w.w. akceptowania biletów miesięcznych ZTM w kolei na terenie Gdańska na wszystkie bilety okresowe emitowane przez ZTM (najlepiej od dobowego w górę), z założeniem, na wzór warszawski, niższej ceny na bilet dla mieszkańca w porównaniu do osoby nieposiadającej statusu Gdańskiej Karty Mieszkańca. Taka zmiana spowodowałaby większe ujednolicenie taryfy, z zachowaniem dodatkowych korzyści dla osób mieszkających w Gdańsku.	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano zapis.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
21	Str. 82 „Emitowany przez MZKZG bilet metropolitalny umożliwia podróżowanie z przesiadkami m.in. autobusami ZTM Gdańsk, trolejbusami i autobusami ZKM Gdynia, tramwajami, a także pociągami SKM i POLREGIO na obszarze aglomeracji na podstawie jednego biletu (metropolitalnego)”	Brak informacji o komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Wejherowo i zakresie honorowania w gminnych przewozach pasażerskich organizowanych przez Gminę Żukowo	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.
22	str. 108 „wydzielenie pasów dla autobusów – dla odcinków obsługiwanych co najmniej 8 kursami w godzinie szczytu, na których odnotowuje się regularne zatory drogowe i generowane straty czasu pasażerów transportu zbiorowego,”	Likwidacja progu 8 kursów na godzinę w szczytach przewozowych, ew. zastąpienie go progiem 6 kursów	Likwidacja progu zwiększa atrakcyjność transportu publicznego. Budowa buspasa może być uzasadniona np. nawet dla jednej linii z kursami co 10 min, tj. 6 kursów na godzinę.	Uwaga odrzucona. Stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających ofertę i uprzywilejujących pojazdy transportu zbiorowego powinny być uzasadnione funkcjonalnie i być zintegrowane z odpowiednio wysoką ofertą przewozową. Wskazany zapis nie wyklucza możliwości wyznaczenia buspasów wykorzystywanych z niższą częstotliwością. Wskazuje jednak na potrzebę kompleksowego podejścia do tego rodzaju działań.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
23	Str. 111–112 Opis monitorowania wskaźników	Propozycja dodania wskaźników ad 2 „Efektywny i atrakcyjny transport zbiorowy” 1) „Średnia prędkość tramwajów w obsłudze liniowej w godzinach 6–9 i 14–17 w dniu powszednim” 2) „udział wozokilometrów pociągokilometrów na liniach o częstotliwości minimum 10 min w dniu powszednim w godz. 6:30–18:30 w całości pracy eksploatacyjnej” 3) „udział mieszkańców w odległości dojścia pieszego jako w pkt. 1.1. do przystanku obsługiwanego przez linię o częstotliwości minimum 10 min w dniu powszednim w godz. 6:30–18:30” 4) „udział linii o częstotliwości funkcjonowania w dniu powszednim w godz. 6:30–18:30 mniejszej niż 20 min w całkowitej liczbie linii dziennych”	Pierwszy wskaźnik umożliwi weryfikację prędkości tramwajów w porach największego popytu, bez jednoczesnego uwzględniania godzin skrajnych i weekendów, kiedy ruch jest dużo mniejszy, a czasy przejazdu – identyczne (co jest zarazem zupełnie nieuzasadnione). Drugi i trzeci wskaźnik umożliwiają weryfikację jak efektywna jest sieć komunikacji miejskiej ze względu na częstotliwość kursowania i wpisuje się w ideę tworzenia linii o wysokich częstotliwościach. Czwarty wskaźnik umożliwi ocenę, czy sieć komunikacyjna ulega uproszczeniu poprzez likwidację linii nieefektywnych, uruchamianych dla wąskich grup pasażerów, bezpośrednich i o niskich częstotliwościach funkcjonowania.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wsk.1) Zmieniono zapis z uwzględnieniem odniesienia do dnia powszedniego, jednak z pominięciem godzin. Wsk.2 i 4) Zapis ten mógłby ograniczyć możliwość kształtowania oferty przewozowej o charakterze dowozowym w obszarach wykluczonych transportem zbiorowym Wsk.3) Dodano zbliżony wskaźnik dot. minimalnej liczby kursów z przystanku.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
24	4.3 Planowane inwestycje taborowe strona str. 56 Modernizacja tramwajów DÜWAG – typ N8C (2027 r.) – zakup 64 autobusów zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym	Zamiast modernizacji tramwajów N8C wstawiłbym 2 podpunkty: Zakup i modernizacja używanych tramwajów dwukierunkowych całkowicie niskopodłogowych Zakup 15 tramwajów jednokierunkowych niskopodłogowych Odnośnie autobusów elektrycznych jak najbardziej ta technologia coraz bardziej się rozwija, lecz takie temperatury jakie teraz mamy pokazują, że te napędy zeroemisyjne przegrywają starcie ze srogą zimą. Nowelizacja ustawy o elektromobilności nie zawsze nakłada obowiązku zakupów autobusów elektrycznych, jeśli mówimy o przewozach międzygminnych. Dywersyfikacja napędów jest istotna, dlatego też 15-20 sztuk autobusów na diesla nie zaszkodziłoby mocno środowisku, a na linii pokroju 112 napęd konwencjonalny sprawdza się lepiej, póki co, a autobusy elektryczne nie są w stanie obsłużyć całodziennego zadania na tej linii w zimowych warunkach. A w 2035 roku już trzeba będzie myśleć o wymianie obecnie wciąż relatywnie nowej floty mercedesów z lat 2019-2020. Zakup 5-6 sztuk pojazdów przegubowych na wodór również nie zrujnowałby budżetu jeśli pozyskana zostałaby dotacja na ten cel	Te tramwaje są już tak przestarzałe konstrukcyjnie, że nie opłaca się ich modernizować po raz kolejny, moim zdaniem dużo lepiej byłoby rozrzeć się za jakimiś używanymi tramwajami, w pełni niskopodłogowymi, w wieku ok. 20-30 lat i takie tramwaje poddać modernizacji, tak jak też uczyniono w Poznaniu. Na pewno jak się zacznie szukać, to naprawdę można takie tramwaje kupić za bardzo rozsądne pieniądze. Często są to pojazdy o stosunkowo wysokiej niezawodności jak na swój wiek, które były produkowane w dużych seriach. Natomiast tramwaje serii N8C są za wąskie, mają wysokie stopnie, mimo modernizacji ich podatność na usterki rośnie z każdym rokiem. Już naprawdę czas troszkę ten tabor odświeżyć. Miasto ciągle rośnie, wbrew trendom ogólnopolskim i naprawdę trzeba to w końcu jasno i jednoznacznie powiedzieć – te tramwaje już na tą chwilę nie nadają się do obsługi tak wysokich potoków pasażerskich, mało w nich miejsca na wózki, dla osób starszych. Już czas rozpocząć proces ich stopniowego wycofywania. Poza nabyciem tramwajów używanych, warto byłoby pozyskać fundusze zewnętrzne na zakup ok. 10-20 nowych wagonów jednokierunkowych do obsługi już istniejących tras, zwłaszcza Łostowice czy Jelitkowo.	Uwaga odrzucona. Tramwaje: GAIT prowadzi bieżące rozeznanie na temat możliwości zakupu tego rodzaju tramwajów używanych. Modernizacja przynajmniej części tramwajów N8C będzie jednak konieczna w najbliższych latach z uwagi na ich udział we flocie. Autobusy elektryczne: Zapis ten nie stoi w sprzeczności z założeniami zawartymi w uwadze. Treść planu nie wskazuje na zastąpienie 100% taboru pojazdami zeroemisyjnymi. Wskazany zakup zwiększy jednak udział tego rodzaju taboru.
25	4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem Polityka taryfowa s.59	Procent pokrycia kosztów funkcjonowania komunikacji przychodami z biletów, należy dążyć do zwiększenia tego wskaźnika do ok. 40%, aby móc w dalszym ciągu utrzymywać ofertę na wysokim poziomie, przede wszystkim pod względem częstotliwości.	Należy dążyć do maksymalizacji sprzedaży biletów okresowych i być może rozważyć odejście od ulgowych przejazdów dla niektórych grup pasażerów, np. studentów z zagranicy, którzy i tak przeważnie niestety nie korzystają z karty ISIC. Za granicą moja legitymacja studencka również nie jest akceptowana i muszę kupować bilet normalny. Warto wprowadzić bilet okresowy na pół roku, aby korzystanie z komunikacji miejskiej nie wiązało się z ciągłym myśleniem o tym jaki bilet okresowy nam się opłaca w danym miesiącu. Należy też zlikwidować strefy taryfowe dla biletów okresowych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Obecny zachodzi trend spadkowy w zakresie udziału pokrycia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego z biletów. W planie wskazano dążenie do zatrzymania tego trendu. Zapis ten należy interpretować jako sytuację minimalną, pesymistyczną z uwagi na problematykę konieczności podniesienia kosztów biletów i wpływie tego działania na atrakcyjność oferty transportu zbiorowego. Zmieniono zapis z ok. 25% na minimum 25%.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
26	7.1. Podział zadań przewozowych s. 68	Udział transportu publicznego w odbywanych przez mieszkańców wynosi nieco ponad 26% dla Gdańska i gmin ościennych. To świadczy o tym, że gdańska komunikacja jest zupełnie niekonkurencyjna czasowo w stosunku do transportu indywidualnego. To jest wręcz straszne, jakie korki mamy obecnie. Jak widać wydawanie coraz większej ilości pieniędzy na transport nie idzie w parze z jego jakością. Celem powinno być zwiększenie udziału transportu publicznego do 40-45%, aby skończyć z rozjeżdżaniem gdańskich dróg przez auta.	Te procenty nie świadczą zbyt dobrze o kondycji gdańskiej komunikacji. Tu niestety będzie nieco krytycznie, ale stan obecny pokazuje, jak ta komunikacja jest niewydolna poprzez zbyt długie trasy i nieatrakcyjny czas przejazdu, który jest szalenie istotny przy podejmowaniu decyzji o wyborze środka transportu. Warto pomyśleć nad większą ilością kursów nocnych w weekendy, żeby „odbić” nieco pasażerów taksówek i przewozów na aplikacje. Współpraca z firmą carsharingową również byłaby mile widziana. Linie pospieszne międzymiastowe również znalazłyby swoich klientów, np. z Łostowic do Pruszcza, gdzie dojazd komunikacją miejską jest niezbyt atrakcyjny. Honorowanie biletów okresowych w PKS też mogłoby być pewnym rozwiązaniem.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rzeczywiście udział ten jest względnie niski. Co więcej od ponad 30 lat odnotowuje się stały silny trend spadkowy udziału podróży transportem zbiorowym. Działania w zakresie rozwoju systemu transportu zbiorowego mają na celu w pierwszej kolejności zatrzymać ten silny trend spadkowy, a w dalszej perspektywie przeciwdziałać jego dalszemu spadkowi pomimo rozbudowy miasta, zagospodarowania nowych obszarów miasta oraz rozbudowy infrastruktury drogowej. Docelowo należy dążyć do odwrócenia tego trendu. Symulacje wykonane w ramach Planu dla stanów progностycznych wykazały możliwość zatrzymania tego trendu. Jednak do jego odwrócenia konieczne jest podejmowanie również działań związanych między innymi z polityką parkingową, szerszą polityką transportową i planowaniem zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
27	Rozdział 4.2 „Charakterystyka planowanej sieci”, mapa koncepcji sieci transportu zbiorowego w 2044 r. (str. 48) oraz tabela 4.3 zawierająca wykaz przystanków i węzłów integracyjnych. (str. 54)	W projekcie Planu Transportowego na mapie koncepcji sieci transportu zbiorowego w 2044 r. widoczny jest przystanek kolejowy w rejonie Karczemek, zlokalizowany pomiędzy przystankami Kokoszki i Kiełpinek. Jednocześnie przystanek ten nie został ujęty w tabeli 4.3 dokumentu, zawierającej wykaz przystanków i węzłów integracyjnych. Wnoszę o jednoznaczne uzupełnienie części opisowej dokumentu poprzez uwzględnienie przystanku „Karczemki” w tabeli 4.3 oraz jasne wskazanie jego roli w docelowej sieci transportowej Miasta Gdańska.	Brak spójności pomiędzy częścią graficzną a opisową Planu Transportowego powoduje niejednoznaczność interpretacyjną i w praktyce oznacza, że przystanek widoczny na mapie nie stanowi formalnego elementu planowanej sieci. Z posiadanych informacji oraz z zapisów dokumentu „Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+”, w tym z części graficznej, wynika, że w rejonie Karczemek przewidywana jest lokalizacja przystanku kolejowego pełniącego funkcje integracyjne, co potwierdza oznaczenie tego miejsca na mapach strategicznych jako przystanku zintegrowanego. Dodatkowo realizacja infrastruktury towarzyszącej, w szczególności pozostawienie rezerwy terenowej oraz budowa wiaduktu na Bajpasie Kartuskim (docelowe przedłużenie ul. Inżynierskiej), świadczy o długofalowym przygotowaniu tego obszaru do obsługi funkcji transportowych, w tym potencjalnego przystanku i węzła przesiadkowego. Pominięcie tego przystanku w części opisowej Planu jest niezrozumiałe i stoi w sprzeczności z wcześniejszymi założeniami planistycznymi Miasta. Dodatkowo wskazuję, że w oficjalnym komunikacie Urzędu Miejskiego w Gdańsku z dnia 3 marca 2021 r. pt. „Znikające przystanki – niezrealizowane obietnice rządowe” Miasto Gdańsk jednoznacznie potwierdziło, iż przystanek kolejowy „Gdańsk Karczemki” był wskazywany przez samorząd jako element planowanej sieci kolejowej, odpowiadający lokalnym potrzebom transportowym dzielnicy Kokoszki oraz Gdańska Zachód. Tym bardziej niezrozumiałe jest pominięcie tego przystanku w części opisowej projektu Planu Transportowego na lata 2025–2044, mimo że pojawia się on w warstwie graficznej dokumentu.	Uwaga uwzględniona - dodano węzeł Karczemki.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
28	Rozdział 1.1, „Cele planu transportowego”, rozdział 4.2 „Układ sieci transportowej” oraz rozdział 11, „Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego”.	Wnoszę o uwzględnienie przystanku „Karczemki” jako węzła integracyjnego transportu zbiorowego, w tym z funkcją Park&Ride, w ramach planowanej sieci transportowej Miasta Gdańska.	Zgodnie z zapisami Planu Transportowego jednym z kluczowych celów dokumentu jest zapewnienie mieszkańcom Gdańska i gmin sąsiednich dogodnego dostępu do transportu zbiorowego oraz stworzenie konkurencyjnej alternatywy wobec transportu indywidualnego. Warto podkreślić, że już w 2021 r. władze Miasta Gdańska, opiniując rządowy program budowy nowych przystanków kolejowych, wskazywały przystanek „Gdańsk Karczemki” jako uzasadniony lokalnie i potrzebny element systemu transportowego miasta. Świadczy to o długofalowym charakterze tej koncepcji oraz o jej zgodności z polityką transportową Miasta. Uwzględnienie przystanku „Karczemki” jako węzła integracyjnego w Planie Transportowym pozwoliłoby zachować spójność pomiędzy wcześniejszymi działaniami planistycznymi Miasta a obecnie projektowanym dokumentem strategicznym. Rejon Karczemek, zlokalizowany przed Obwodnicą Trójmiasta, stanowi naturalny punkt przechwytywania ruchu samochodowego z gmin ościennych, w szczególności z gminy Żukowo oraz obszarów położonych na zachód od Gdańska. Brak w tym miejscu węzła integracyjnego skutkuje dalszym napływem ruchu samochodowego do miasta i przeciążeniem trasy W-Z. Utworzenie w tym rejonie przystanku PKM z funkcją Park&Ride pozwoliłoby na realne ograniczenie ruchu indywidualnego w kierunku centrum Gdańska oraz lepsze wykorzystanie potencjału kolei metropolitalnej.	Uwaga uwzględniona - dodano węzeł Karczemki.
29	Rozdział 11, „Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego” oraz rozdział 4, „Infrastruktura i sieć transportowa”.	Zwracam uwagę na niewystarczający zakres planowanych działań transportowych dla dzielnicy Kokoszki (oraz części obszaru Gdańsk Zachód), w szczególności w zakresie transportu szynowego oraz węzłów integracyjnych, w porównaniu z innymi obszarami miasta.	Dzielnica Kokoszki charakteryzuje się dynamicznym rozwojem zabudowy mieszkaniowej oraz znacznym udziałem dojazdów do pracy realizowanych transportem indywidualnym. Jednocześnie w Planie Transportowym brak jest dla tej dzielnicy konkretnych, porównywalnych z innymi częściami miasta inwestycji w transport szynowy lub infrastrukturę integracyjną. Planowane działania dla innych obszarów zachodnich Gdańska, takie jak buspas na ul. Spacerowej w dzielnicy Osowa, nie rozwiązują problemów transportowych. Kokoszek ani nie stanowią alternatywy konkurencyjnej wobec transportu indywidualnego dla tej części miasta. Pominięcie kluczowych elementów, takich jak przystanek i węzeł integracyjny „Karczemki”, utrwala transportowe wykluczenie dzielnicy Kokoszki i jest sprzeczne z deklarowanymi celami zrównoważonej mobilności.	Uwaga uwzględniona - dodano węzeł Karczemki.
30	Całość dokumentu - brak odniesienia do wcześniej planowanych elementów infrastruktury kolejowej.	Wnoszę o uzupełnienie Planu Transportowego o odniesienie do wcześniej planowanych, lecz niezrealizowanych elementów infrastruktury transportowej, w szczególności przystanku kolejowego „Gdańsk Karczemki”.	Oficjalne stanowiska Miasta Gdańska z lat wcześniejszych potwierdzają, że przystanek „Gdańsk Karczemki” był elementem świadomej polityki transportowej samorządu, a jego niezrealizowanie wynikało z czynników zewnętrznych. Pominięcie tego faktu w Planie Transportowym na lata 2025-2044 prowadzi do zerwania ciągłości planistycznej i utrudnia ocenę rzeczywistych kierunków rozwoju transportu publicznego w obszarze Gdańsk Zachód.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
31	Str nr 20, p.pkt. 2.3.2.	Plan połączeń dla dzielnic sąsiadujących z gminą Żukowo - Dzielnicą Kokoszki - peryferyjne ulice.	W związku z intensywną rozbudową mieszkaniową i inwestycyjno-ekonomiczną dzielnicy Kokoszki, wnioskuję o gęstszą sieć komunikacji miejskiej. Chodzi o częstotliwość i sieć połączeń PKM jak i autobusów, szczególnie dla brzegowych ulic, np. Bysewska, Czaplewska czy Smęgorzyńska. Oczekiwania - sieć połączeń, umożliwiających bezpośredni dojazd (bez przesiadek) z ul. Bysewskiej- Nowej Stokłosy - Geologów oraz z kierunku Smęgorzyńska, Choczewska-Sianowska do Wrzeszcza/ do Centrum/na Stogi/ na Przymorze (tu Wielkie/Żabiankę wystarczy wydłużyć trasę linii 127, która kończy bieg na stacji Jasień PKM) oraz do Osowej. Częstotliwość max. co 30 minut (w każdą stronę), długość trasy obliczona na max. 30-45 minut dojazdu z punktu startowego do końcowego. W tym momencie w.w. ulice są zupełnie wykluczone z komunikacji. Autobus linii 268 nie zaspokaja potrzeb mieszkańców, szczególnie młodzieży dojeżdżającej do szkół średnich oraz niemobilnych mieszkańców z tego rejonu miasta. Zamieszkiwanie w tej części miasta wymusza poruszanie się samochodem, co wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu w samym mieście, a niestety miejsc parkingowych nie przybywa. Gęstsza sieć i tańsze bilety za komunikację publiczną realnie wpłynęłyby na odciążenie ruchu samochodowego w mieście (również na ekologię).	Uwaga uwzględniona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń autobusowych i tramwajowych jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Jednocześnie w załączniku nr 2 na mapie ulic z rekomendacją dostosowania do ruchu autobusowego do 2044 roku zaproponowano gęstą sieć ulic, które będą dostosowane do ruchu autobusowego, przez co na nich możliwe będzie rozszerzenie oferty. Proszę też zwrócić uwagę na propozycję uruchomienia metrobusa do Śródmieścia Gdańska i do Portu lotniczego przez dzielnicę Kokoszki.
32	Str. 11, p.pkt 2.1.4	Regionalny Plan Transportowy Województwa 2030 Pomorskiego	Proszę o ujęcie planów połączeń kolejową i autobusową w komunikację gminami peryferyjnymi Województwa Pomorskiego (mowa np. o Gminie Koczała i Przechlewo i zlikwidowanej linii kolejowej nr 413 Człuchów-Słomino) tak aby z peryferyjnych miejscowości województwa Pomorskiego w ciągu 3-4 godzin można było <u>bez przesiadek</u> dojechać do miasta wojewódzkiego komunikacją publiczną. Podobnie jak powyżej, aktualnie bez własnego samochodu jest to praktycznie nieosiągalne. Mając na uwadze ekologię, wnioskuję o szersze spojrzenie na całe województwo, nie tylko na sieć metropolitarną. Województwo Pomorskie to również wsie i mniejsze miasteczka, oddalone o ok. 200km od Gdańska, które nie mogą dłużej pozostawać w obecnym wykluczeniu komunikacyjnym. Tam również mieszkają ludzie, którzy pracują w Trójmieście i codziennie pokonują tę trasę w obie strony. Lepsza sieć również szansą dla komunikacji zwiększyłaby młodzieży i skorzystania z oferty szkół średnich oraz wyższych bez konieczności zamieszkania w Trójmieście jak dla niemobilnych i mieszkańców chcących podjąć pracę w Trójmieście.	Uwaga odrzucona. Uwaga dotyczy regionalnego planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego będącego w kompetencjach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
33	Pkt 4.2.1 /s.48	Rezygnacja z trasy Grunwaldzka - Kłonica - Legionów.	Nie ma poparcia społecznego, zbyt znacząco ingeruje w tkankę miejską (nadal nie wyjaśniono, jak miałyby przecinać tory kolejowe i dworzec PKP).	Uwaga odrzucona. Trasa ta została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Szczegółowe analizy dotyczące przebiegu tego odcinka zostaną poddane odrębnym dedykowanym analizom.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
34	J.w.	Rezygnacja z tramwaju do ul. Rybackiej.	J.w. - zbędny wydatek.	Uwaga odrzucona. Trasa ta została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Szczegółowe analizy dotyczące przebiegu tego odcinka zostaną poddane odrębnym dedykowanym analizom.
35	J.w.	Wprowadzenie trasy Wita Stwosza - Kołobrzeska - Chłopska.	Obecny objazd przez Żabiankę jest kuriozalny.	Uwaga uwzględniona. W Planie ujęto plany inwestycyjne w zakresie projektu Nowa Abrahama - projekcie tym (będącego na etapie STEŚ) poddawane analizie jest sposób połączenia tramwajowego między ul. Wita Stwosza, a ul. Rzeczypospolitej przez ul. Kołobrzeską albo ul. Nową Abrahama.
36	J.w.	nie wypełniono	j.w // Konieczne jest zrozumienie i zastosowanie zasady - że nowa trasa tramwajowa nie musi, ba! Nie powinna się wiązać z dodatkowymi pasami ruchu. To sieć tramwajowa ma być na tyle atrakcyjna, aby kierowcy rezygnowali z samochodów na rzecz komunikacji publicznej. To powinno być nadrzędnym celem inwestycji. Pozwoli to też minimalnie ingerować w tkankę miejską, co w mieście już tak dotkliwie pokiereszowanym przez wydarzenia historyczne pozwoli zachować resztki jego ducha i urody.	Uwaga nie wnosi propozycji korekty. Zrównoważony rozwój systemu transportowego nie przekreśla możliwości rozwoju układu drogowego. Oczywiście należy dążyć aby oferta transportu publicznego była korzystniejsza i konkurencyjna względem podróży samochodem osobowym. Cel ten osiągać można nie tylko nierozwijaniem sieci drogowej, ale również m.in. polityką parkingową, zagospodarowaniem przestrzennym itp.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
37	2.3.2	1. Należy utworzyć nowe linie autobusowe łączące mniejsze miejscowości z głównymi ośrodkami miejskimi, aby ułatwić mieszkańcom dojazd do pracy, szkół i instytucji publicznych. 2. Warto zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych, kiedy natężenie ruchu pasażerskiego jest największe co przełożymy się na mniejszą ilość samochodów osobowych. 3. Wprowadzić dodatkowa komunikację autobusów na węzła przesiadkowym PKM, aby zachęcić do transportu publicznego. 4. Wskazane jest wprowadzenie wspólnego systemu biletowego dla kilku gmin (lub również różnych przewoźników) umożliwiającego wygodne przesiadki bez ponoszenia dodatkowych kosztów.	Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, bo przełożymy się na udrożnienie dróg i zmniejszenie korków. Obecnie miasto Gdańsk to jeden wielki paraliz komunikacyjny!	Uwaga częściowo uwzględniona. Ad.1. Plan zakłada takie możliwości m.in. w zakresie dowiązań do PKM Gdańsk Południe. Kwestia organizacji przewozów międzygminnych jest jednak w głównej mierze zależna od gmin ościennych lub Urzędu Marszałkowskiego. Ad.2. Uwzględniono w Planie. Ad.3. Uwzględniono w Planie. Ad.4. Uwzględniono tę potrzebę w Planie.
38	Rozdział 4.3, strona nr 56, punkt dotyczący zakupu 64 autobusów elektrycznych	Uwaga dotyczy „rozbiicia” zakupu 64 autobusów w 2028 na dwa zamówienia z dostawami na rok 2028 oraz 2030	Autobusy elektryczne to drogi zakup. W tym roku przewoźnik i organizator będą mogli otrzymać dofinansowanie na łącznie 40 pojazdów. Dlatego myślę, że warto rozdzielić zakup pojazdów na 40/44 pojazdy w 2028 r. A następnie 24/20 pojazdów w 2030 r. aby wymiana taboru była stopniowa. Najpierw Solarisy z 2008, następnie Mercedesy Conecto z 2011 r.	Uwaga odrzucona. Przyjęty harmonogram zakupu nowych pojazdów wynika z konieczności rozliczenia projektu, z którego zakup ten będzie finansowany. Liczba i termin wynika z terminów przyjętych dla programów unijnych w tej perspektywie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
39	Koncepcja sieci połączeń transportu zbiorowego w Gdańsku w 2044 roku, rozdział 4 podpunkt 4.5 strona 58	Dotyczy koncepcji założenia transportu tramwajowego tylko na odcinku Pomorska Rybacka jednoczesnym przy transportu braku autobusowego (likwidacja linii 148?) Propozycja zmiany to wykreślenie z planu linii tramwajowej Pomorska - Rybacka jest zupełnie zbędna przy istniejącej obecnie obsłudze komunikacyjnej osiedla Żabianka. Obecny układ komunikacji jest wygodny zarówno dla mieszkańców jak i dojeżdżających/przesiadających się osób z innych dzielnic.	Likwidacja linii autobusowej która okręży osiedle przy założeniu tramwaju tylko do początku spowoduje, ulicy Rybackiej że osoby wsiadające obecnie na przystanku Rybacka 01 autobusu linii 148 zostaną pozbawione transportu W bezpośrednim otoczeniu, a ich droga do najbliższego przystanku autobusowego czy tramwajowego znacznie się wydłuży. Osiedle Żabianka jest osiedlem gdzie średnia wieku mieszkańców jest najwyższa w Gdańsku i bliskość do środków komunikacji jest bardzo ważna Nie jest niezbędna dodatkowa linia tramwajowa, bo dojście od ulicy Pomorskiej do przystanku SKM zajmuje parę minut, dodatkowo przy istniejącej obecnie linii autobusowej 148 można podjechać jeden przystanek autobusem do stacji SKM. Przystanek autobusowy przy ulicy Subisława jest oddalony od przystanków tramwajowych na ulicy Pomorskiej o parę metrów. I tak jak potrafię zrozumieć, że miasteczko komunikacja w rozrasta się i jest potrzebna „odstawnia” tramwajowa tak nie rozumiem dlaczego ma to być kosztem pogorszenia komunikacyjnego na osiedlu	Uwaga częściowo odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Subisława została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Szczegółowe analizy dotyczące przebiegu tego odcinka zostaną poddane odrębnym dedykowanym analizom. Skorygowano Plan w zakresie obsługi ul. Gospody o linię łączącą z gminą Sopot (i ul. Pomorską).

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
40	4.2. Charakterystyka planowanej sieci 4.2.1. Układ sieci transportowej (str. 47-51)	Wpisanie do Planu analizy reaktywacji linii kolejowej Nowy Port - Zaspa jako elementu systemu transportu publicznego (kolej miejska, tramwaj dwusystemowy lub szybki tramwaj). Uruchomienie bezpośredniej linii autobusowej z rejonu ul. Letnickiej 12 do Śródmieścia i Wrzeszcza, wraz z budową brakującego odcinka drogi na ul. Letnickiej. Skierowanie części kursów tramwajowych z przystanków Krasickiego lub Oliwskiej bezpośrednio do Śródmieścia przez Nowy Port, tak aby mieszkańcy Letnicy mieli realny dostęp do szybkiego transportu bez konieczności 20-minutowego dojazdu do pętli. Egzekwowanie od deweloperów realizacji infrastruktury drogowej i transportowej, która była warunkiem zabudowy nowych osiedli i jest konieczna do uruchomienia linii autobusowej. Wprowadzenie priorytetu dla obsługi komunikacyjnej obszarów o rosnącej gęstości zaludnienia i znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym, w tym Letnicy, gdzie powstają tysiące nowych mieszkań bez adekwatnej infrastruktury transportowej.	Rejon ul. Letnickiej 12 znajduje się w jednej z najszybciej rozwijających się części Gdańska (Letnica, Brzeźno, Nowy Port). Powstają tu nowe osiedla liczące tysiące mieszkań (w tym ogłoszona inwestycja PPP w Nowym Porcie i Brzeźnie), jednak infrastruktura transportowa nie nadąża za tempem zabudowy. W sezonie letnim dzielnica jest odwiedzana przez turystów oraz mieszkańców okolic i szybka bezpośrednia linia usprawniłaby dostęp z i do dzielnicy bez konieczności używania samochodów. W planie Nowy Port oraz Letnica zostały wymienione jedynie 2 razy. Mapki są niedokładne i o niedostatecznym stopniu szczegółowości. Obecnie czas dojazdu do Śródmieścia czy Wrzeszcza przekracza 50 minut, mimo że dzielą go zaledwie 5-8 km. Brak bezpośrednich połączeń autobusowych, tramwajowych w tym rejonie. najbliższe bezpośrednie połączenia tramwajowe znajdują się ok 20 minut pieszo od miejsca zamieszkania (Dom Zdrojowy lub Marynarki Polskiej) tramwajowe przystanki Krasickiego i Latarnia Morska, choć bliższe, nie oferują żadnych połączeń bezpośrednich do centrum, brak jest bezpiecznych chodników i przejść dla pieszych na ul. Letnickiej oraz na skrzyżowaniu z Oliwską i Wyzwolenia, co utrudnia dojazd do transportu publicznego i stwarza zagrożenie, istnieje niewykorzystana linia kolejowa Nowy Port - Zaspa, która mogłaby zapewnić szybkie i ekologiczne połączenie z centrum, miasto nie wyegzekwowało od deweloperów budowy infrastruktury drogowej, która była warunkiem obsługi autobusowej nowych osiedli. Brak w projekcie Planu konkretnych działań dotyczących poprawy obsługi transportowej rejonu ul. Letnickiej 12 oraz terenów granicznych Letnicy, Nowego Portu i Brzeźna, w szczególności brak: - planów wykorzystania istniejącej linii kolejowej Nowy Port - Zaspa, - planów uruchomienia bezpośrednich połączeń autobusowych i tramwajowych do Śródmieścia, - zapisów dotyczących zmian w kursowaniu tramwajów z przystanków Krasickiego i Oliwskiej, Brak tych elementów w projekcie Planu oznacza, że dokument nie odpowiada na realne potrzeby mieszkańców Letnicy i nie zapewnia zrównoważonego rozwoju tej części miasta. Wprowadzenie powyższych zmian jest kluczowe dla ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz zapewnienia mieszkańcom dostępu do	Uwaga częściowo uwzględniona. Ad.1. Nie przewiduje się obecnie reaktywacji tej linii do roku 2044, nie wyklucza się w tego działania w dalszej perspektywie. Ad.2. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia. Ad.3. Jest na bieżąco realizowane przez właściwe jednostki. Ad.4. Uwzględniono w Planie

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			transportu publicznego na poziomie odpowiadającym standardom miasta metropolitalnego.	

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
41	5. Dostęp pieszy do przystanków transportu zbiorowego	Uwzględnienie budowy w Planie bezpiecznych chodników i przejść dla pieszych na ul. Letnickiej oraz na skrzyżowaniu z ul. Oliwską i Wyzwolenia, które obecnie są niebezpieczne nieprzystosowane do ruchu pieszych. Egzekwowanie przez UM od deweloperów realizacji infrastruktury drogowej i transportowej, która była warunkiem zabudowy nowych osiedli.	Brak w projekcie Planu konkretnych działań dotyczących -budowy brakującej infrastruktury drogowej, chodników i bezpiecznych przejść dla pieszych na ulicy Letnickiej i skrzyżowań z Oliwską, Wyzwolenia. Rejon ul. Letnickiej 12 znajduje się w jednej z najszybciej rozwijających się części Gdańska (Letnica, Brzeźno, Nowy Port). Powstają tu nowe osiedla liczące tysiące mieszkań (w tym ogłoszona inwestycja PPP), jednak infrastruktura transportowa nie nadąża za tempem zabudowy. Obecnie czas dojazdu do Śródmieścia czy Wrzeszcza przekracza 50 minut, mimo że dzielą go zaledwie 5-8 km. Brak bezpośrednich połączeń autobusowych, tramwajowych do Śródmieścia i innych dzielnic. najbliższe bezpośrednie połączenia tramwajowe znajdują się 20 minut pieszo od miejsca zamieszkania tramwajowe przystanki Krasickiego i Oliwskiej, choć bliższe, nie oferują żadnych połączeń bezpośrednich do centrum, brak jest bezpiecznych chodników i przejść dla pieszych na ul. Letnickiej oraz na skrzyżowaniu z Oliwską i Wyzwolenia, co utrudnia dojście do transportu publicznego i stwarza zagrożenie, istnieje niewykorzystana linia kolejowa Nowy Port- Zaspa, która mogłaby zapewnić szybkie i ekologiczne połączenie z centrum, miasto nie wyegzekwowało od deweloperów budowy infrastruktury drogowej, która była warunkiem obsługi autobusowej nowych osiedli. Brak tych elementów w projekcie Planu oznacza, że dokument nie odpowiada na realne potrzeby mieszkańców Letnicy i nie zapewnia zrównoważonego rozwoju tej części miasta. Wprowadzenie powyższych zmian jest kluczowe dla ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz zapewnienia mieszkańcom dostępu do transportu publicznego na poziomie odpowiadającym standardom miasta metropolitalnego.	Uwaga uwzględniona. Kwestię infrastruktury pieszej do przystanków - ujęto w rozdziale 9.1 w zakresie dostępności przestrzennej oraz 9.3.2. Plan nie obejmuje swym zakresem wskazania konkretnych lokalizacji tego rodzaju inwestycji - wyznacza jednak standardy w tym zakresie. Kwestię egzekwowania rozbudowy infrastruktury przez deweloperów - jest to na bieżąco realizowane przez właściwe jednostki.
42	4.2.1. Układ sieci transportowej Rys. 4.5. Schemat rekomendowanych lokalizacji podwójnych przystanków tramwajowych do 2044 roku. źródło: opracowanie własne	Dodanie przystanku tramwajowego pojedynczego „Emaus” na ulicy Nowolipie przed skrzyżowaniem z ul. Kartuską.	Węzeł integracyjny „Siedlce” nie spełnia swoich zadań dla jadących ulicą Kartuską tj. w/z kierunku Zaborni, Jasienia i Kokoszek. Przesiadający się na „Siedlce” mogą węzle skorzystać tylko z linii 168 i 175, mimo że jeszcze linia 167 jedzie w tym samym kierunku. Przystanek Emaus umożliwi sprawniejszą przesiadkę z/na autobus 167, 168, 175/ tramwaj 10,12 oraz na autobusy jadące ulicą Łostowicką w stronę Chelmu, Oruni Górnej i Łostowic. Dodatkowo autobus 168 nie będzie tracił kilku minut na zjazd na pętlę Siedlce.	Uwaga uwzględniona Realizacja po analizie możliwości technicznych i ekonomicznych

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
43	Rys. 4.8. Mapa koncepcji połączeń transportu zbiorowego w Gdańsku w 2044 roku / str. 58 Oraz Rys. 13.1. Mapa ulic z rekomendacją dostosowania do ruchu autobusowego do 2044 roku. str. 110	Na mapach Rys. 4.8 i 13.1 uwzględnione zostały ulice Szalupowa oraz Sołdka, równoległe do ulicy Kielnieńskiej oraz Balerskiego. Proponuję zmianę polegającą na usunięciu ulic Szalupowej oraz Sołdka z koncepcji/map.	Ulice Szalupowa oraz Sołdka to wewnątrzosiedlowe przy których zlokalizowana jest wyłącznie zabudowa mieszkaniowa. Równoległe, w bliskiej odległości znajdują się ulice, również uwzględnione w koncepcji, Balcerskiego i Wodnika, które obecnie obsługują ruch autobusowy, są przy nich zlokalizowane duże ilości usług, a także szkoły. Uwzględnianie w związku z tym ulic Sołdka i Szalupowej w koncepcji wydaje się niezasadne, ulice te będą trudne do dostosowania do ruchu autobusowego i zmiana taka negatywnie wpłynie na komfort życia mieszkańców tych ulic.	Uwaga uwzględniona. Usunięto przebieg w ul. Szalupowej i Sołdka.
44	Rozdział ogólne, str. 13.1 (Zasady ogólne), str. 105-106; Rozdział 13.2, str. 110 (Rys. 13.1).	Postuluje się pilne dostosowanie parametrów technicznych ulic Niepołomickiej i Starogardzkiej do wymogów klasy nośności min. KR4 oraz zapewnienie stałej szerokości jezdni min. 6,0 m.	Ulice te są wskazane w Planie jako korytarze rekomendowane do ruchu autobusowego. Zgodnie z zapisami Rozdziału 13.1, drogi te muszą posiadać wzmocnioną konstrukcję, aby zapobiegać koleinowaniu pod wpływem ciężkiego taboru. Obecny stan techniczny części tych ulic uniemożliwia bezawaryjne prowadzenie regularnej komunikacji o wysokiej częstotliwości.	Uwaga uwzględniona. Zgadza się, w Planie zastosowano wspomniane przepisy. Realizacja tych działań będzie jednak dokonana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
45	Rozdział 4.2.2 (Węzły integracyjne), str. 53-54; Rozdział 12 (Zasady planowania), str. 101.	Wprowadzenie do koncepcji sieci połączeń (Rozdział 4.5) priorytetowych linii dowozowych łączących osiedla przy ul. Pastelowej i Niepołomickiej z planowanym węzłem Gdańsk Maćkowy.	Plan identyfikuje Gdańsk Maćkowy jako kluczowy węzeł na linii PKM Południe. Skuteczność integracji przesiadkowej zależy od minimalizacji czasu podróży "od drzwi do drzwi". Bez sprawnego dowozu autobusowego z dynamicznie rozwijających się osiedli w tym rejonie, mieszkańcy nie wybiorą kolei jako alternatywy dla auta.	Plan uwzględnia utworzenie połączenia na tych ulicach (zał.1 i 2)
46	Rozdział 9.3.2 (Infrastruktura przystankowa), str. 88-89; Rozdział 5 (Dostęp pieszcy), str. 61-62.	Uzupełnienie Planu o wykaz inwestycji towarzyszących w zakresie bezpiecznych dróg dojścia (chodniki, oświetlenie, przejścia dla pieszych) wzdłuż ulic Starogardzkiej i Niepołomickiej, prowadzących do przystanków transportu zbiorowego.	Plan zakłada, że 92% mieszkańców ma dostęp do przystanków w promieniu 400m, jednak w rejonie tych ulic bariery architektoniczne (brak ciągłości chodników) de facto wykluczają bezpieczny dostęp. Jest to sprzeczne z zapisanym w Planie celem "Wspólnego Miasta" i wyrównywania szans osób starszych oraz z niepełnosprawnościami.	Uwaga odrzucona. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
47	Rozdział 12 (Zasady planowania), str. 101-102 (pkt 9); Rozdział 11.2, str. 98.	Zastosowanie częstotliwości modułowej (high-frequency) dla linii autobusowych obsługujących południowy odcinek ul. Starogardzkiej (rejon granicy z Gminą Pruszcz Gdański).	Dzielnica Południe charakteryzuje się największym przyrostem ludności. Zgodnie z zasadami Planu, konkurencyjność względem samochodu wymaga zwiększenia częstotliwości kursowania na głównych liniach. Brak wysokiej częstotliwości w tym korytarzu utrwala dominację transportu indywidualnego (obecnie ok. 64% w podziale bimodalnym).	Uwaga uwzględniona. Plan zakłada istotne rozszerzenie oferty przewozowej na ul. Starogardzkiej, co wiązać się będzie z większą częstotliwością obsługi.
48	nie wypełniono	nie wypełniono	Dzień Dobry, W sprawie konsultacji społecznych dotyczących planu transportowego w mieście Gdańsk: Pytanie co do obszaru „Maćkowy” rejonu ulic Kazimierza Wielkiego i Starogardzkiej/Czerskiej. Osiedle bardzo się rozwija, obecnie dochodzi dużo mieszkań w tym mieszkańców a plany rozwoju dzielnicy w najbliższych latach są znane Państwu. Ma powstać w ciągu paru najbliższych lat wielkie osiedla. Już w tym momencie jest znaczny problem z komunikacją miejską w tym obszarze. Nie dość że autobusy wiecznie stoją w korkach, są za małe na taką ilość osób to mamy obszar w Gdańsku chyba najbardziej wykluczony komunikacyjnie ponieważ w naszym obrębie poruszają się tylko 3 autobusy: -2 po takiej samej trasie do Gdańska (189 i 289) - 1 175 który stoi jeszcze w większych korkach, który w ciągu tygodnia tak naprawdę dowozi tylko dzieci do szkoły ponieważ trasa autobusu do Siedlc jest wymagająca strasznie czasowo. A większość mieszkańców z tego rejonu jedzie w kierunku Gdańska. Kolejnym wykluczeniem obszaru są Państwa plany: pomysł ominięcia Nas i poprowadzenia PKM prosto na Kowale. Cemu omijamy tak bardzo rozwijający się obszar wchodzący w skład Miasta Gdańsk i zapewniamy jednocześnie tak łatwe połączenie dla mieszkańców innej gminy którzy nawet podatku u nas nie odprowadzają a utrudniamy dojazd osobom zameldowanym nas stale w Gdańsku i nie planujecie Państwo dla Nas żadnej alternatywy. Pkm nie będzie, tramwaju raczej też nie zaplanują Państwo dla nas nigdy. Proszę o informacje jakie jest realne założenie planów komunikacyjnych dla tego obszaru, zaznaczam że budowa buspasa w żaden sposób nic tu nie poprawi, zwłaszcza że bus pas ma być zlokalizowany na Starogardzkiej i tylko w jedną stronę. Poniżej przesyłam screen pokazujący wyłącznie komunikacyjne tej dzielnicy w poniedziałek o godzinie 16:54. Jak widać w całym mieście i różnych oddalonych dzielnicach jest wiele autobusów czy tramwaji, natomiast obszar znaczony na czerwono jest tak wykluczony komunikacyjnie że na zdjęciu nie widać nawet żadnego autobusu, i to nie chodzi o to że stoją w korkach a o to że jest za mała ilość połączeń komunikacyjnych dla tak wielkiego zapotrzebowania. Proszę o wyczerpującą odpowiedź na pytanie na adres mailowy: [....] jak	Uwaga uwzględniona. Plan zakłada istotne rozszerzenie oferty przewozowej m.in.. na ul. Starogardzkiej, Borkowskiej, Czerskiej.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			zamierzają Państwo do 2044 roku poprawić sytuację komunikacyjną na obszarze „Maćkowy”	
49	Rozdział 2.2 str. 12	Utworzenie Linii tramwajowej Dolne miasto - do centrum np. Przez ul. Torunską	Ułatwi mieszkańcom licznych bloków transport do pracy i szkoły	Uwaga odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Toruńskiej (ani Łąkowej) nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
50	nie wypełniono	Temat: Konsultacje społeczne dot. Planu transportowego Szanowni Państwo, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie uruchomienia nowej linii tramwajowej lub bezpośredniego połączenia autobusowego pomiędzy przystankiem Gdańsk Chełm - Płocka a przystankiem w rejonie ulicy Elbląskiej.	Temat: Konsultacje społeczne dot. Planu transportowego Szanowni Państwo, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie uruchomienia nowej linii tramwajowej lub bezpośredniego połączenia autobusowego pomiędzy przystankiem Gdańsk Chełm - Płocka a przystankiem w rejonie ulicy Elbląskiej. Obecnie wielu mieszkańców Chełmu, dojeżdżając codziennie do pracy w okolicach ul. Elbląskiej, jest zmuszonych do korzystania z połączeń wymagających jednej lub kilku przesiadek. Znacząco wydłuża to czas podróży oraz utrudnia sprawne przemieszczanie się zwłaszcza w godzinach szczytu. Uruchomienie bezpośredniego połączenia przyniosłoby wiele korzyści, w tym: -skrócenie czasu przejazdu i poprawę komfortu codziennych dojazdów, -zachęcenie większej liczby osób do korzystania z komunikacji miejskiej, co mogłoby odciążyć ruch samochodowy i przyczynić się do zmniejszenia korków, -poprawę dostępności komunikacyjnej tej części miasta, -ograniczenie emisji spalin i hałasu dzięki mniejszej liczbie aut w ruchu. Dodatkowo proszę o rozważenie: -możliwości wydłużenia istniejących linii autobusowych tak, aby obejmowały rejon ul. Elbląskiej bez konieczności przesiadek, -poprawy synchronizacji obecnych połączeń przesiadkowych w przypadku braku możliwości uruchomienia linii bezpośredniej, -utworzenia linii przyspieszonej, która omijałaby najbardziej zakorkowane odcinki trasy. Jestem przekonany, że wdrożenie powyższych rozwiązań znacząco ułatwiłoby przemieszczanie się mieszkańcom i pozytywnie wpłynęłoby na płynność transportu w tej części Gdańska. Z góry dziękuję za rozpatrzenie mojego wniosku i czekam na informację zwrotną. Z poważaniem,	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
51	4.2.1.Układ sieci transportowej	Nowa Abrahama (Brętowo Strzyża) proponuję Z Odstąpienie od realizacji drogowej i szybkowej, z pozostawieniem ew. DDR i chodnika.	Wielkie straty środowiskowe (las + niwelacja terenu). Powielanie transportu z szynowego (jest PKM Brętowa na Strzyżę dokładnie). Wpychanie aut do centralnego pasma usługowego - czego nie chcemy.	Uwaga częściowo odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Nowej Abrahama została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
52	4.2.2. Węzły integracyjne	Oliwa PKP - Pętla tramwajowa - proponuję prawdziwą integrację tych miejsc pod kątem dostępności dla pieszych (wąskie chodniki z pętli do dworca i w obrębie pętli umiarkowana dostępność dla OZN na wózkach itp.).	Zróbmy praktyczny węzeł integracyjny - chyba, że przenosimy węzeł (w tym dworzec) na przystanek SKM Przymorze - to też spoko opcja.	Uwaga odrzucona. W Planie wskazano standardy w zakresie dostępności pieszej. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
53	7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu	Brak DDR na ul. Kołobrzeskiej (i innych ulicach np. Janion) utrudnia wybór roweru/uto.	Likwidacja "teleportów rowerowych" skokowo poprawi wybór rowerów w miksie transportowym.	Uwaga odrzucona. Opiniowany Plan nie obejmuje w swym zakresie rozwoju sieci transportu rowerowego - zakres ten objęty jest Strategią Rozwoju Tras Rowerowych (STER 2.0).
54	8.7. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	Integracja biletowa w regionie / chociaż Trojmieście!	Nie tylko z biletach okresowych, ale też prosta / jednolita taryfa na jednorazowe przejazdy.	Uwaga uwzględniona. Plan uwzględnia potrzebę wdrożenia integracji biletowej.
55	8.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	Fala nie daje rady - należy ten system otworzyć, umożliwiając innym operatorom sprzedaż biletów (jak przed falą).	Niestety monopol zwykle słabo działa. Falę trzeba na nowo wymyślić / odczarować!	Uwaga odrzucona. Poza zakresem Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
56	nie wypełniono	Dotyczy: Propozycja budowy trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Jabłoniowej w dzielnicy Jasień	Szanowni Państwo, W nawiązaniu do ostatniego spotkania Rady Dzielnicy, podczas którego poruszałem kwestię rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej w dzielnicy Jasień, chciałem ponownie zwrócić uwagę na możliwość realizacji inwestycji tramwajowej wzdłuż ulicy Jabłoniowej. Obecnie mieszkańcy ul. Jabłoniowej i Stężyckiej borykają się z wykluczeniem komunikacyjnym. Autobusy nie spełniają swoich funkcji – stoją w korkach razem z samochodami, co znacząco wydłuża czas podróży i ogranicza dostępność komunikacji miejskiej. Jednocześnie osiedle w tym rejonie intensywnie się rozbudowało i zbudowało, a rosnąca liczba mieszkańców sprawia, że kluczowa jest poprawa transportu publicznego. Analiza terenu pokazuje, że istnieje rezerwa gruntowa, należąca do gminy, która mogłaby zostać zagospodarowana pod nową trasę tramwajową. Poprowadzenie torowiska wzdłuż ul. Jabłoniowej, z uwzględnieniem połączenia ze stacją PKM Jasień, byłoby rozwiązaniem zapewniającym efektywne połączenie dzielnicy z resztą miasta. Dodatkowo, projekt mógłby wykorzystać istniejące tory planowanej zajezdni tramwajowej, co pozwoliłoby na optymalizację kosztów inwestycji. Budowa chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż trasy przyczyniłaby się również do poprawy bezpieczeństwa i integracji komunikacyjnej nowej części dzielnicy z pozostałą częścią miasta. Inspirując się rozwiązaniami zastosowanymi na ul. Adamowicza, proponuję trasę tramwajową biegnącą poprzez skrzyżowania oraz teren rezerwowy, z możliwością lekkiego wygięcia torowiska tak, aby obejmowało istotne punkty, w tym planowaną zajezdnię i stację PKM Jasień. Rozwiązanie to pozwoliłoby na znaczne odciążenie ruchu w dzielnicy, eliminując korki i umożliwiając mieszkańcom swobodne podróżowanie komunikacją publiczną. Biorąc pod uwagę dostępne fundusze unijne na rozwój transportu publicznego, uważam, że projekt ten jest wart rozważenia i może w znaczący sposób poprawić jakość życia mieszkańców Jasienia. Zwracam się z uprzejmą prośbą o przeanalizowanie powyższej propozycji oraz podjęcie rozmów na temat jej realizacji. Jestem przekonany, że budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Jabłoniowej przyczyni się do likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, zwiększy dostępność transportu publicznego i wspomogę dalszy rozwój dzielnicy. W nawiązaniu do ostatniego spotkania Rady Dzielnicy gdzie poruszałem sprawę dotyczącą rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, chciałem ponownie zwrócić uwagę na możliwość realizacji inwestycji tramwajowej w naszej dzielnicy. Pomimo informacji, że obecne skrzyżowanie nie może zostać rozbudowane, uważam, że istnieje alternatywne rozwiązanie, które warto przeanalizować. Inspirując się rozwiązaniem zastosowanym na ulicy Adamowicza, proponuję poprowadzenie trasy tramwajowej poprzez przecięcie skrzyżowania, a następnie skierowanie torowiska ukośnie na pas drogowy oraz teren rezerwowy. Po przeanalizowaniu dostępnych map i dokumentacji zauważyłem, że teren,	Uwaga odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Jabłoniowej nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Jednocześnie na ul. Jabłoniowej przewiduje się utworzenie buspasów w obu kierunkach.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			przez który mogłaby przebiegać nowa trasa tramwajowa, jest własnością gminy, co oznacza, że istnieje możliwość jego zagospodarowania na potrzeby komunikacyjne. Dodatkowo można byłoby wykorzystać istniejące już tory planowanej zajezdni tramwajowej, co mogłoby przyczynić się do optymalizacji kosztów inwestycji. Biorąc pod uwagę dostępne fundusze unijne na rozwój transportu publicznego, uważam, że warto rozważyć realizację 5-kilometrowej trasy tramwajowej prowadzącej do stacji PKM. Projekt ten mógłby być wzbogacony o budowę chodnika oraz ścieżki rowerowej, co przyczyniłoby się do poprawy infrastruktury i integracji nowej części dzielnicy Jasień z pozostałymi obszarami miasta. Zwracam się z uprzejmą prośbą o przeanalizowanie tej propozycji oraz podjęcie rozmów na temat jej realizacji. Jestem przekonany, że taki projekt znacząco wpłynąłby na poprawę jakości życia mieszkańców oraz rozwój dzielnicy.	

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
57	nie wypełniono	nie wypełniono	Temat: Konsultacje społeczne dot. Planu transportowego Szanowni Państwo, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie uruchomienia nowej linii tramwajowej lub bezpośredniego połączenia autobusowego pomiędzy przystankiem Gdańsk Chełm- Płocka a przystankiem w rejonie ulicy Elbląskiej. Obecnie wielu mieszkańców Chełmu, dojeżdżając codziennie do pracy w okolicach ul. Elbląskiej, jest zmuszonych do korzystania z połączeń wymagających jednej lub kilku przesiadek. Znacząco wydłuża to czas podróży oraz utrudnia sprawne przemieszczanie się zwłaszcza w godzinach szczytu. Uruchomienie bezpośredniego połączenia przyniosłoby wiele korzyści, w tym: -skrócenie czasu przejazdu i poprawę komfortu codziennych dojazdów, -zachęcenie większej liczby osób do korzystania z komunikacji miejskiej, co mogłoby odciążyć ruch samochodowy i przyczynić się do zmniejszenia korków, -poprawę dostępności komunikacyjnej tej części miasta, -ograniczenie emisji spalin i hałasu dzięki mniejszej liczbie aut w ruchu. Dodatkowo proszę o rozważenie: -możliwości wydłużenia istniejących linii autobusowych tak, aby obejmowały rejon ul. Elbląskiej bez konieczności przesiadek, -poprawy synchronizacji obecnych połączeń przesiadkowych w przypadku braku możliwości uruchomienia linii bezpośredniej, -utworzenia linii przyspieszonej, która omijałaby najbardziej zakorkowane odcinki trasy. Jestem przekonany, że wdrożenie powyższych rozwiązań znacząco ułatwiłoby przemieszczanie się mieszkańcom i pozytywnie wpłynęłoby na płynność transportu w tej części Gdańska. Z góry dziękuję za rozpatrzenie mojego wniosku.	Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
58	nie wypełniono	nie wypełniono	Temat: Konsultacje społeczne dot. Planu transportowego Szanowni Państwo, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie uruchomienia nowej linii tramwajowej lub bezpośredniego połączenia autobusowego pomiędzy przystankiem Gdańsk Chełm- Płocka a przystankiem w rejonie ulicy Elbląskiej. Obecnie wielu mieszkańców Chełmu, dojeżdżając codziennie do pracy w okolicach ul. Elbląskiej, jest zmuszonych do korzystania z połączeń wymagających jednej lub kilku przesiadek. Znacząco wydłuża to czas podróży oraz utrudnia sprawne przemieszczanie się zwłaszcza w godzinach szczytu. Uruchomienie bezpośredniego połączenia przyniosłoby wiele korzyści, w tym: -skrócenie czasu przejazdu i poprawę komfortu codziennych dojazdów, -zachęcenie większej liczby osób do korzystania z komunikacji miejskiej, co mogłoby odciążyć ruch samochodowy i przyczynić się do zmniejszenia korków, -poprawę dostępności komunikacyjnej tej części miasta, -ograniczenie emisji spalin i hałasu dzięki mniejszej liczbie aut w ruchu. Dodatkowo proszę o rozważenie: -możliwości wydłużenia istniejących linii autobusowych tak, aby obejmowały rejon ul. Elbląskiej bez konieczności przesiadek, -poprawy synchronizacji obecnych połączeń przesiadkowych w przypadku braku możliwości uruchomienia linii bezpośredniej, -utworzenia linii przyspieszonej, która omijałaby najbardziej zakorkowane odcinki trasy. Jestem przekonany, że wdrożenie powyższych rozwiązań znacząco ułatwiłoby przemieszczanie się mieszkańcom i pozytywnie wpłynęłoby na płynność transportu w tej części Gdańska. Z góry dziękuję za rozpatrzenie mojego wniosku.	Uwaga odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
59	STR. 49, RYS. 4.3 Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego w Gdańsku do roku 2044.	Brak na schemacie rozważanej przeszłości odnogi nowej linii tramwajowej w stronę Suchanina-Powstańców Warszawskich.	Blisko 100 lat oczekiwań, licząc rezerwę terenową, i 10 tys. zameldowanych mieszkańców Suchanina, to mocne powody, aby uwzględnić taką odnogę. W innym wypadku ta dzielnica będzie bazować wyłącznie na autobusach, co przy i) wzroście zagęszczenia ludności, ii) braku buspasów, iii) ruchowi przelotowemu na Piecki- Migowo i dalej, i dalej, mocno ograniczy przepustowość transportu i utrudni życie mieszkańcom.	Uwaga odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Powstańców Warszawskich nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
60	Str. 43, tab. 3.5	Niski i rosący jedynie o 0,29pp udział transportu zbiorowego do 2044.	Udział aut na poziomie powyżej 60% stale, od dziś do 2044 nie jest zrównoważony. Konieczne większe ambicje i cele dla demokratyzacji transportu publicznego i jego większego udziału w przewozach.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rzeczywiście udział ten jest względnie niski. Co więcej od ponad 30 lat odnotowuje się stały silny trend spadkowy udziału podróży transportem zbiorowym. Działania w zakresie rozwoju systemu transportu zbiorowego mają na celu w pierwszej kolejności zatrzymać ten silny trend spadkowy, a w dalszej perspektywie przeciwdziałać jego dalszemu spadkowi pomimo rozbudowy miasta, zagospodarowania nowych obszarów miasta oraz rozbudowy infrastruktury drogowej. Docelowo należy dążyć do odwrócenia tego trendu. Symulacje wykonane w ramach Planu dla stanów progностycznych wykazały możliwość zatrzymania tego trendu. Jednak do jego odwrócenia konieczne jest podejmowanie również działań związanych między innymi z polityką parkingową, szerszą polityką transportową i planowaniem zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy.
61	4.5 Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem	Wdrożenie nowej linii autobusowej łączącej dolną część ulicy Powstańców Warszawskich (m.in. przystanek płowce/hevelianum) z ulicą Smoluchowskiego.	Z racji wybudowania dużego osiedla mieszkaniowego, gdzie sporą część mieszkań wynajmują studenci Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego oraz sporo właścicieli mieszkających w nim pracuje w Uniwersyteckim Centrum Klinicznym zauważalna jest potrzeba wdrożenia bezpośredniego połączenia autobusowego tych części miasta. Mimo bliskiego dystansu - ok. 1,5 km, podróż potrafi trwać nawet ponad 30 min., gdzie samochodem jest to droga zajmująca maksymalnie 5 minut. Podróż pieszo jest za to niebezpieczna, gdyż ulica Smoluchowskiego jest wąska oraz spora część nie posiada chodnika. Rozmawiając mieszkańcami osiedla, którzy pracują w UCK dowiaduje się, że większość wybiera samochód przez brak dostępności komunikacja miejską. Chcąc skorzystać z połączeń w których konieczna jest przesiadka, nigdy nie można mieć pewności jak będzie wyglądać podróż. Często nie jest możliwe wejście do autobusu przez ilość pasażerów. Jak jednak uda się wejść jest to podróż z dodatkami uderzania drzwiami i brakiem tlenu. Oczekiwanie potrafi być niesamowicie długie, oczekiwanie na autobus w mrozach, deszczach jest niekomfortowe, ale gorsze jest oczekiwanie na powrotny autobus np. po dyżurze nocnym, gdzie człowiek zasypia na przystanku - wtedy sytuacja staje się już niebezpieczna. Proszę zwrócić uwagę na mój wniosek i wspomóc medyków w ich dojeździe do pracy.	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
62	s. 31, Hałas	Opisanie poziomu hałasu, brak informacji o docelowych poziomach hałasu i sposobu ich osiągnięcia. Brak informacji o wibracjach.	Wniosek o podanie, jaki jest plan na obniżenie hałasu emitowanego przez transport zbiorowy (pojazdy, trakcja, bariery architektoniczne zielone i inne). Uzupełnienie zapisu o wibracje - na łączniku Al. Zwycięstwa/Al. Hallera mieszkańcy odczuwają nie tylko dyskomfort z powodu hałasu, ale także uciążliwych wibracji i drgań. Również odniesienie się do tej kwestii.	Uwaga częściowo uwzględniona. Plan transportowy nie określa docelowych poziomów hałasu, gdyż wartości dopuszczalne w tym zakresie wynikają z obowiązujących przepisów prawa oraz są analizowane w ramach strategicznych map hałasu i programów ochrony przed hałasem. W dokumencie wskazano natomiast działania ograniczające oddziaływanie transportu zbiorowego na środowisko, w tym m.in. modernizację infrastruktury transportowej, stosowanie nowoczesnego taboru oraz rozwój rozwiązań związanych z elektromobilnością, zgodnie z kierunkami określonymi w miejskich dokumentach strategicznych. Kwestie dotyczące szczegółowej identyfikacji źródeł hałasu i wibracji oraz działań naprawczych są analizowane i uwzględniane w ramach aktualizacji strategicznej mapy hałasu oraz programów ochrony środowiska.
63	s. 48, 4.2.1.	W przywołanych powyżej dokumentach zawarto wizję docelowego układu sieci transportowej (...) - al. Hallera łącznik al. Grunwaldzka ul. Kliniczna. Trudno odnieść się do przebiegu samego łącznika ze względu na słabą rozdzielczość mapy, ale zakłada się, że będzie to przebieg zaproponowany podczas projektowania PAG.	Propozycja zmiany na: al. Hallera - łącznik al. Zwycięstwa - ul. Kliniczna. Al. Hallera łączy się z Al. Zwycięstwa i od strony Wrzeszcza i od strony Aniołków. Czy można prosić o uzupełnienie informacji, gdzie można zapoznać się z przebiegiem tego łącznika? Tym bardziej, że miałby on również uwzględniać przebieg ekostrady.	Uwaga odrzucona. Przebieg ten jest czytelnie oznaczony w załączniku nr 1, a także w innych dokumentach planistycznych, jak np. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego
64	s. 54-55	Dodanie przystanku zintegrowanego łączącego tramwaj linia GPW - autobus dojeżdżający do ul. Smoluchowskiego - rower metropolitalny na wysokości ul. Jarowej	Linia tramwajowa, mimo że przechodząca w niedużej odległości od UCK, bez dogodnego połączenia autobus/rower metropolitalny nie będzie stanowiła realnego wsparcia dla obsługi tego podmiotu leczniczego. Wniosek o uwzględnienie linii autobusowej shuttle, łączącej przystanki SKM, wybrane przystanki tramwajowe w przebiegu Al. Zwycięstwa i GPW z UCK/WCO w pętli.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
65	s. 63	W centralnej części Gdańska nadal pozostają obszary poza dostępnością < 400 m do autobusu lub tramwaju; jest to stwierdzenie faktu, brak natomiast informacji, jakie działania zostaną podjęte, aby również miejsca wykluczone komunikacyjnie zaczęły spełniać wymóg dostępności	Należy wskazać, jakie działania planuje podjąć Miasto, aby tereny zaznaczone na mapie na czerwono również uzyskały dostępność do komunikacji miejskiej. Tym bardziej, że tereny te zostają zabudowane. Takie działania są niezbędne, aby skutecznie zachęcić mieszkańców z korzystania z komunikacji zbiorowej.	Uwaga uwzględniona - rozszerzono opis odnoszący się do działań związanych z możliwą obsługą obszarów o dalszym zasięgu.
66	s.88, 9.3.2.	Standard przystanku autobusowego/tramwajowego - jest kierowany do przystanków nowych i przebudowywanych	Wskazany standard powinien dotyczyć także istniejących przystanków, przede wszystkim w zakresie wyposażenia w ławki, kosze na śmieci i wiaty.	Uwaga uwzględniona. Sprecyzowano zapis.
67	s.88, 9.3.2.	Eliminacja barier architektonicznych „Likwidacja progów i przeszkód na trasie dojścia do przystanku”	Co jest rozumiane przez trasę dojścia do przystanku? O jakim zakresie jest mowa - kilka metrów, czy np. długość całego przejścia od przystanku tramwajowego do autobusowego, od przystanku do szkoły. Oczywiście zasadne jest, aby chodziło o całość połączenia, szczególnie w miejscach dużych potoków (m.in. dojścia do PG, UCK, GUMed, WCO, Hospicjum, szkoła i przedszkole, dojścia do przystanków SKM).	Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa dojścia jest ustalana indywidualnie w zależności od lokalizacji przystanku. W przypadku węzłów lub punktów przesiadkowych obejmuje wszystkie przejścia między przystankami. Uzupełniono opis ze wskazaniem minimum 50 m odległości od krawędzi platformy przystanku.
68	s.96, 10.5.	Dostosowanie systemu do osób ze szczególnymi potrzebami	Dedykowana informacja pasażerska w okolicy szpitali: - powiększona czcionka na rozkładach jazdy, - informacja głosowa pojeździe o możliwości przesiadki/dojścia do szpitali na najbliższym przystanku, - mapa sytuacyjna (tu jesteś) na przystankach i trasa dojścia do wejścia do szpitala - duża, na wielkość ściany przystanku, żeby była z daleka widoczna, -dedykowane kierunkowskazy w okolicy przystanków.	Uwaga uwzględniona.
69	Uwaga ogólna do dokumentu	Zbyt mała rozdzielczość map.	Konieczne załączenie map w większej rozdzielczości. Odczytanie informacji graficznych było niemożliwe.	Uwaga uwzględniona. Mapy w większej rozdzielczości są dostępne w załącznikach.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
70	Rozdział 1.3. Wizja transportu publicznego (str. 6-7)	Przy tworzeniu Planu przyjęto wizję, wedle której w perspektywie najbliższych kilkunastu- kilkudziesięciu lat w Gdańsku będzie funkcjonować nowoczesny, zintegrowany i ekologiczny system transportu zbiorowego, stanowiący pełnowartościową alternatywę wobec podróży własnym samochodem w głównych relacjach. Transport publiczny ma być dostępny dla wszystkich mieszkańców... Elementem tej wizji jest również integracja różnych form transportu: podsystemy autobusowe i tramwajowe mają współdziałać z koleją aglomeracyjną, rowerami, ruchem pieszym i innymi środkami transportu. Ponadto, wizja obejmuje planowanie i rozwój innowacyjnych systemów transportowych, takich jak miejskie i metropolitalne koleje linowe (Trójmiejska Kolej Linowa), zdolnych do integracji z istniejącą siecią i efektywnego pokonywania naturalnych barier przestrzennych oraz obsługi kluczowych relacji o wysokim natężeniu ruchu.	Wprowadzenie kolei linowej do wizji jest krokiem W kierunku innowacyjności i zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego. TKL (Trójmiejska Kolej Linowa) stanowi bezemisyjną i wydajną alternatywę dla transportu w trudnym, zalesionym i pofałdowanym oraz poprzecinanym kanałami wodnymi (także portowymi) terenie Trójmiasta, a jej integracja z obecną siecią pozwoli zwiększyć konkurencyjność transportu zbiorowego. Dodanie jej do wizji pozwala na bardziej kompleksowe planowanie rozwoju systemu.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania. Brak jest opracowań wskazujących zasadność i miejsce lokalizacji tego rodzaju inwestycji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
71	Rozdział 4.2.1. Układ sieci transportowej (str. 47)	Planowany układ sieci transportowej jest kształtowany zgodnie z zasadą równoważenia dostępności, efektywności i oddziaływania środowiskowego. (...) Kluczowym celem jest zapewnienie mieszkańcom gmin sąsiednich Gdańska i obsługiwanych w ramach sieci ZTM dogodnego dostępu do transportu zbiorowego oraz stworzenie alternatywy konkurencyjnej wobec transportu indywidualnego, zgodnej z idea zrównoważonego rozwoju. Należy dodać zapis, że osiągnięcie tych celów będzie realizowane także poprzez studium wykonalności i projektowanie sieci transportu linowego, jako elementu metropolitalnej sieci transportowej (Trójmiejska Kolej Linowa).	Koleje linowe stanowią efektywne i bezkolizyjne rozwiązanie transportowe, idealne do obsługi metropolitalnych połączeń w trudnym terenie (pokonywanie dolin, lasów, kanałów wodnych, obszarów zurbanizowanych). Umożliwienie planowania takich systemów odzwierciedla ambicję stworzenia nowoczesnego i zrównoważonego systemu transportowego.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania. Brak jest opracowań wskazujących zasadność i miejsce lokalizacji tego rodzaju inwestycji.
72	Rozdział 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego (str. 98)	Jako nowy kierunek rozwoju dodaje się: Rozwój systemów kolei linowych (TKL) i innych innowacyjnych rozwiązań transportowych	Koleje linowe w aglomeracjach miejskich (np. w Medellin, La Paz) sprawdziły się jako system o dużej przepustowości, niskim wpływie na środowisko i zdolności do pokonywania trudnych przeszkód terenowych, co jest szczególnie istotne w kontekście Gdańska/Trójmiasta (TPK, wzgórza morenowe, kanały wodne, w tym portowe).	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania. Brak jest opracowań wskazujących zasadność i miejsce lokalizacji tego rodzaju inwestycji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
73	Rozdział 4.2.1. Układ sieci transportowej (str. 48) - Lista założeń sieci infrastruktury tramwajowej do roku 2044	W punkcie 1105 i kolejnych po słowie al. Hallera - łącznik al. Grunwaldzka - ul. Kliniczna dodaje się nowy punkt: Trójmiejska Kolej Linowa (TKL): Linia Osowa (PKM Osowa Północ -Kukawka) - Oliwa (węzeł integracyjny) - Jelitkowo (plaża).	Wskazanie konkretnej, innowacyjnej inwestycji szynowej o charakterze uzupełniającym do tramwajowego i kolejowego, w korytarzu o znacznym potencjale ruchu (Osowa planu biznesowe centrum Oliwy rekreacyjne Jelitkowo). TKL może efektywnie skrócić czas przejazdu w tej relacji.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania.
74	Rozdział 4.2.2. Węzły integracyjne (str. 54) - Tab. 4.3. Wykaz węzłów integracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku.	W wierszach dotyczących węzłów "Gdańsk Oliwa" (metropolitalny) i "Gdańsk Żabianka-AWFIS" (przystanek zintegrowany) w kolumnie Środki transportu zbiorowego dodaje się nowy rodzaj transportu: TKL (Kolej Linowa). Wprowadzenie nowego przystanku w kategorii przystanków zintegrowanych: TKL Osowa Północ - Kukawka (KR, TKL, A).	Linia Osowa-Oliwa-Jelitkowo ma kluczowe znaczenie dla przyszłej integracji transportu, łącząc: 1. Nowy przystanek PKM (budowany) z centrum Oliwy, 2. Węzeł Oliwa PKP/Tramwaj/Autobus z Jelitkowem (obszarem rekreacyjnym). Wprowadzenie symbolu TKL (Kolej Linowa) do tabeli i schematów podkreśli multimodalny charakter węzłów.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania.
75	Rozdział 4.2.2. Węzły integracyjne (str. 53) - Kategoryzacja węzłów integracyjnych.	W definicjach węzłów: Krajowy (K), Regionalny (R), Metropolitalny (M), Lokalny (L) oraz Przystanek zintegrowany (PZ) w kolumnie Środki transportu zbiorowego dodaje się symbol i skrót TKL - Kolej Linowa, włączając ten środek do infrastruktury węzła.	Umożliwienie przyszłej rozbudowy węzłów integracyjnych o funkcje kolei linowych (np. stacje, miejsca przesiadkowe), co jest kluczowe dla efektywnej integracji.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
76	Rozdział 4.4. Planowane inne inwestycje infrastrukturalne (str. 56)	W punkcie 1360 i kolejnych dodaje się nowy kierunek działań inwestycyjnych: Inwestycje w systemy innowacyjne: Studium wykonalności i projekt budowlany Trójmiejskiej Kolei Linowej (TKL), z priorytetem dla linii Osowa-Oliwa- Jelitkowo, planowane na lata 2026- 2030 (lub w miarę pozyskania środków).	Umieszczenie innowacyjnych projektów na liście planowanych inwestycji infrastrukturalnych jest konieczne, aby mogły stać się elementem przyszłej realizacji i ubiegania się o środki UE, których dostępność zależy od wpisu do planów strategicznych.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania.
77	Rozdział 12. Zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego (str. 101)	W punkcie 2) Głównymi determinantami planowanego układu transportu zbiorowego jest zapewnienie wysokiego stopnia dostępności transportu tramwajowego (...) redukując rolę transportu autobusowego do funkcji uzupełniającej i dowozowej do transportu szynowego (tramwaju i kolei). Dodaje się, że zasada ta ma zastosowanie także do innowacyjnych systemów transportu linowego, które pełnią rolę uzupełniającego transportu szynowego na obszarach o trudnej rzeźbie terenu (np. TKL Osowa- Oliwa-Jelitkowo).	Uznanie kolei linowej jako formy transportu szynowego (bezemisyjnego) o wysokiej efektywności energetycznej, jest zgodne z priorytetami planu. To pozwoli na racjonalne umiejscowienie TKL w hierarchii środków transportu publicznego, traktując autobusy jako środek dowozowy do TKL, tramwajów i kolei.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju inwestycja nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ponadto brak jest podstaw analitycznych wskazujących na zasadność takiego rozwiązania.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
78	Kierunki rozwoju sieci str 59-60	Na odcinku do czasu braku rozwiązania jest metrobus na odcinku - Oliwa - Spacerowa - Osowa - Chwaszczyno Warto zwiększyć częstotliwość linii 171 lub utworzenia dodatkowej tylko w porach szczytowych	Coraz większa liczba pasażerów, niska dostępność do Gdańska z Chwaszczyna niżeli do Gdyni.	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
79	4. Infrastruktura i sieć transportowa, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego	Wniosek o skrócenie trasy autobusu linii 111 poprzez ominięcie obszaru Dolnego Miasta oraz skierowanie jej przejazdu przez Podwale Przedmiejskie z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury buspasów.	Uzasadnieniem niniejszego wniosku jest utrzymujący się problem znacznych opóźnień na linii 111, wynikający w dużej mierze z bardzo długiej trasy oraz przejazdu przez obszary o zwiększonym natężeniu ruchu i licznych skrzyżowaniach. Szczególnie odcinek przebiegający przez Dolne Miasto generuje kumulację opóźnień, które następnie przenoszą się na dalszą część trasy, w tym na obsługę dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie. Dla dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie o peryferyjnym charakterze, kluczowe znaczenie ma przede wszystkim regularność i przewidywalność kursowania, które warunkują realną dostępność transportu publicznego. Obecna struktura trasy linii 111 powoduje, że autobus często dociera do krańców trasy z już znacznym opóźnieniem, co obniża realną dostępność transportu publicznego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia. Dalsze procedowanie tematu wymaga kontaktu z ZTM poza trybem konsultacji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
80	10.2. Tablice elektroniczne na przystankach 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego	Wniosek o wyposażenie kilku przystanków autobusowych na terenie Dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w tablice informacji pasażerskiej LED/LCD	Linia 111 charakteryzuje się bardzo długą trasą przebiegającą przez obszary wysokim natężeniu ruchu, co skutkuje częstymi i znacznymi opóźnieniami. Opóźnienia te kumulują się w trakcie przejazdu i szczególnie odczuwalne są na krańcowych odcinkach trasy, w tym w dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie. Rzeczywisty czas przyjazdu autobusu często znacząco odbiega od rozkładu jazdy. Pasażerowie nie mają pewności, czy autobus przyjedzie za kilka minut czy z kilkunastominutowym opóźnieniem. Występują sytuacje wydłużonego oczekiwania bez informacji o przyczynach. W takich warunkach dynamiczna informacja pasażerska nie jest udogodnieniem, lecz narzędziem minimalizującym skutki niestabilności kursowania. Choć przystanki w dzielnicy nie stanowią węzłów przesiadkowych i nie generują dużych potoków pasażerskich, pełnią one funkcję podstawowego punktu dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców dzielnicy, oraz jedyne go środka komunikacji zbiorowej dla znacznej części obszaru. W dzielnicach peryferyjnych znaczenie informacji pasażerskiej jest często większe niż w centrum miasta, ponieważ częstotliwość kursów jest niższa, czas oczekiwania jest dłuższy, alternatywy transportowe są ograniczone. Znaczną część mieszkańców dzielnicy stanowią osoby starsze, które nie korzystają z aplikacji mobilnych, nie używają smartfonów lub korzystają z nich w ograniczonym zakresie, polegają wyłącznie na rozkładach przystankowych. Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej nie powinien być ograniczany wyłącznie do węzłów przesiadkowych i przystanków o dużym natężeniu ruchu. Wprowadzenie tablic DIP w dzielnicach peryferyjnych realizuje zasadę: wyrównywania standardu usług w skali miasta, przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.	Uwaga odrzucona. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
81	9.3.2. Infrastruktura przystankowa 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego	Wnoszę o doposażenie przystanków linii 111 w dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w wiaty przystankowe.	Obecnie część przystanków nie zapewnia odpowiedniej ochrony przed warunkami atmosferycznymi, co istotnie obniża komfort oczekiwania, szczególnie w okresie jesienno-zimowym. Dzielnica ma charakter peryferyjny, a częstotliwość kursowania linii 111 jest ograniczona, co wydłuża czas oczekiwania na autobus. Znaczną część użytkowników stanowią osoby starsze, dla których ochrona przed deszczem, wiatrem i niską temperaturą ma szczególne znaczenie. Doposażenie przystanków w wiaty jest zgodne z zasadą podnoszenia standardu jakości usług transportu publicznego oraz zapewnienia równego poziomu obsługi mieszkańców wszystkich dzielnic miasta.	Uwaga odrzucona. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
82	4.2. Charakterystyka planowanej sieci 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego	Wnoszę o uwzględnienie w Planie koncepcji nowej linii tramwajowej łączącej Stogi z Chełmem oraz dzielnicami południowymi Gdańska.	Brakuje bezpośredniego, wydajnego połączenia szynowego między wschodnią a południową częścią miasta, co wymusza przesiadki w Śródmieściu i wydłuża czas podróży. Nowa relacja tramwajowa poprawiłaby spójność sieci, odciążała centrum oraz zwiększyła atrakcyjność transportu publicznego w relacjach międzydzielnicowych.	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
83	Dotyczy całego dokumentu			Brak treści uwagi

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
84	Strona 6. I inne.	W dokumencie nie uwzględnia się specyfiki Wyspy Sobieszewskiej więc nie widać tam opcji na „transportu zbiorowego, wobec podróży stanowiący pełnowartościową alternatywę własnym samochodem”.	By zapewnić konkurencyjność względem samochodu należy uwzględnić: - skrócenie czasu dojazdu autobusu z Centrum do Wyspy i alternatywę komunikacyjną na samej Wyspie. Obecnie nie da się zjechać całej Wyspy jednym autobusem bez przesiadek. Przy obecnej sytuacji Wyspy atrakcyjną alternatywą powinien być inny transport niż autobusowy - szynowy, wodny lub inny.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się organizacji przewozów transportem wodnym do Wyspy Sobieszewskiej w ramach sieci połączeń użyteczności publicznej. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia. Dalsze procedowanie tematu wymaga kontaktu z ZTM poza trybem konsultacji.
85	"Regionalny Plan Transportowy Województwa Pomorskiego 2030" Strona 11	W planie nie widać pomysłu na węzły przesiadkowe i skrócenie czasu dojazdu do Wyspy.	Wyspa potrzebuje Park and Ride przed Wyspą z możliwością przesiadania się na komunikację miejską.	Uwaga nieuwzględniona. Plan transportowy określa zasady funkcjonowania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego, natomiast lokalizacja parkingów typu Park and Ride oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie polityki parkingowej wykraczają poza zakres tego dokumentu. Kwestie te są przedmiotem odrębnych opracowań i dokumentów strategicznych miasta, w tym polityki parkingowej oraz planowania systemu zarządzania mobilnością. Jednocześnie rozwój węzłów przesiadkowych oraz integracja różnych środków transportu są wskazane w Planie jako jeden z kierunków rozwoju systemu transportowego miasta.
86	Cały dokument	Brak wyraźnych innowacji lokalnych dla Wyspy W dokumencie nie widać: - dedykowanych rozwiązań dla obszaru wyspiarskiego, -transportu wodnego jako elementu systemu, -systemów on- demand, - mikrotransortu, - priorytetu infrastrukturalnego dedykowanego tej dzielnicy.	Wyspa jest jedyną dzielnicą, do której dojazd wymaga wyjazdu z Gdańska do innej gminy. Jest terenem zamkniętym i odległym od Centrum. Wymaga więc innych rozwiązań niż pozostałe dzielnice.	Uwaga odrzucona. W dokumencie wskazano obszar obsługiwany transportem zbiorowym na Wyspie Sobieszewskiej, zawarto zapisy o transporcie a żądanie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
87	Cały dokument	Brak wyraźnych innowacji lokalnych dla Wyspy W dokumencie nie widać: - dedykowanych rozwiązań dla obszaru wyspiarskiego, -transportu wodnego jako elementu systemu, -systemów on- demand, - mikrotransortu, - priorytetu infrastrukturalnego dedykowanego tej dzielnicy.	Kolejną specyfiką ruchu na Wyspie jest jego sezonowość. W tym zakresie również nie widać pomysłu na Wyspę.	Uwaga odrzucona. W dokumencie wskazano obszar obsługiwany transportem zbiorowym na Wyspie Sobieszewskiej, zawarto zapisy o transporcie a żądanie.
88	Str. 10 2.1.2. Zwrot "Model split" i podobne obcojęzyczne	Zwroty powinny być zastąpione odpowiednikami w języku polskim	Językiem urzędowym w Polsce jest język polski.	Uwaga uwzględniona. Zapisy skorygowano.
89	4.2. str. 49	Brak w planach sieci tramwajowej wzdłuż ulicy Jana Pawła II. Linia mogłaby odgałęziać się od linii biegnącej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej, na wysokości skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego i iść tunelem pod torami kolejowymi do ul. JP II.	Linia taka byłaby zgodna z założeniem Planu wytyczania linii autobusowych tylko jako uzupełniających.	Uwaga odrzucona. Trasa tramwajowa w al. Jana Pawła II nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.
90	4.2. str. 48	Brak w planach reaktywacji kolei do Nowego Portu	Zabudowa Letnicy, planowana rewitalizacja Nowego Portu, rozbudowa Brzeźna oraz okolic stadionu piłkarskiego skutkują koniecznością zapewnienia w tamtych okolicach transportu kolejowego.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się obecnie reaktywacji tej linii do roku 2044, nie wyklucza się w tego działania w dalszej perspektywie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
91	Str. 43, 113	Znacząco zwiększyć planowany udział podróży transportem zbiorowym.	Plan jest zachowawczy- zakłada stałą proporcję podróży samochodem i transportem zbiorowym.	Uwaga odrzucona. Rzeczywiście udział ten jest względnie niski. Co więcej od ponad 30 lat odnotowuje się stały silny trend spadkowy udziału podróży transportem zbiorowym. Działania w zakresie rozwoju systemu transportu zbiorowego mają na celu w pierwszej kolejności zatrzymać ten silny trend spadkowy, a w dalszej perspektywie przeciwdziałać jego dalszemu spadkowi pomimo rozbudowy miasta, zagospodarowania nowych obszarów miasta oraz rozbudowy infrastruktury drogowej. Docelowo należy dążyć do odwrócenia tego trendu. Symulacje wykonane w ramach Planu dla stanów progностycznych wykazały możliwość zatrzymania tego trendu. Jednak do jego odwrócenia konieczne jest podejmowanie również działań związanych między innymi z polityką parkingową, szerszą polityką transportową i planowaniem zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy. W dokumencie nie wpisano życzeń, a prognozowane efekty przyjętych działań z uwzględnieniem zachowań transportowych mieszkańców.
92	4.2.1. Str. 48, 49	Rezygnacja z linii tramwajowej wzdłuż ulicy Klonowej. Tramwaj mógłby odbijać z ul. Grunwaldzkiej w ulicę Kościuszki przy skrzyżowaniu tych ulic.	Planowane rozgałęzienie linii tramwajowej spowoduje zatory ruchu drogowym (brak obecnie skrzyżowań w tamtym miejscu i ruch odbywa się płynnie), brak miejsca na linii tramwajową przed dworcem kolejowym, planuje się wymuszony, kręty przebieg linii tramwajowej (skręt z ul. Grunwaldzkiej w Klonową, dalej skręt Dmowskiego, i kolejny skręt w Kościuszki. Jest to sprzeczne z zakładaną w planie prostotą, intuicyjnością przebiegu linii transportowych.	Uwaga odrzucona.
93	4.2. Str. 50	Przystanki podwójne powinny być znacząco poszerzone kosztem przyległych jezdni.	Obecne szerokości podwójnych przystanków znacząco utrudniają wsiadanie i przesiadanie się między pojazdami. Są one usytuowane przeważnie w ruchliwych miejscach, ze znaczną liczbą pasażerów. W takiej sytuacji, na wąskim przystanku, osoby wysiadające zasłaniają widoczność zarówno motorniczym, jak i oczekującym pasażerom.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapisy w planie wskazują na potrzebę dostosowania infrastruktury do natężenia ruchu i funkcji. Parametry techniczne poszczególnych przystanków powinny być jednak analizowane indywidualnie dla każdego przystanku w procesie projektowania.
94	4.2.1. Str. 51	Brak planów pasów autobusowych na ulicy Dmowskiego oraz Grunwaldzkiej od skrzyżowanie z Wojska Polskiego do Jaśkowej Doliny	Ulica Grunwaldzka jest wielopasmowa, w godzinach szczytu powstają na niej zatory, aż do skrzyżowania z ul. Jaśkową Doliną (w stronę Gdańska), konieczne jest więc znaczne uprzywilejowanie komunikacji publicznej na tym odcinku.	Uwaga odrzucona. Na ten moment nie przewiduje się wyznaczenia pasa autobusowego na tym odcinku.
95	4.2.2. Str. 53	Brak zapisu o tworzeniu toalet publicznych przy węzłach integracyjnych.	W sytuacji braku toalet w pojazdach komunikacji miejskiej, a także słabej ich dostępności w dzielnicach mieszkaniowych, czy na przedmieściach, konieczne jest zapewnienie ich istnienia i funkcjonowania przy węzłach integracyjnych.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.2.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
96	4.5. Str. 59	Wbrew stwierdzeniom Planu, tramwaje są najbardziej narażone na zakłócenia ruchu- awaria jednego tramwaju blokuje ruch wszystkich następnych na danej trasie.	nie wypełniono	Uwaga przyjęta.
97	8.2. Str. 83	Zakładana minimalizacja czasu przejścia możliwa jest tylko przy likwidacji sygnalizacji świetlnej obrębie węzłów.	Największym utrudnieniem w szybkim ruchu pieszych są przejścia z sygnalizacją świetlną, największe straty czasu w pieszej podróży powstają przy czekaniu na zielone światło, zwłaszcza że sygnalizacja w naszym mieście ustawiona jest w sposób znacznie dyskryminujący pieszych (dłuższy takt dla jazdy samochodów).	Uwaga odrzucona. Podstawą działania sygnalizacji świetlnej nie zawsze jest skrócenie czasu przejścia/przejazdu, ale przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa. Ogólny wniosek jest słuszny, jednak nie dotyczy zakresu Planu. Programy sygnalizacji świetlnej są działaniem bieżącym, operacyjnym, realizowanym przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.
98	8.2. Str. 84	Integracja informacyjna wymaga przede wszystkim wyświetlania na elektronicznych tablicach informacyjnych na dworcach kolejowych Gdańsk Główny i Gdańsk Wrzeszcz informacji o odjazdach pociągów SKM.	Brak takich tablic utrudnia podróżnym podróż koleją, zwłaszcza, że przy stosunkowo częstych kursach pociągów SKM na tych węzłach przesiadkowych podróżni nie idą na konkretny zaplanowany, a na najbliższy pociąg. Skoro są tablice, i to liczne, informujące o odjazdach pociągów dalekobieżnych, niezrozumiały jest brak jakiegokolwiek e-tablicy dotyczącej pociągów SKM.	Uwaga uwzględniona W rozdziale 11 zawarto zapisy dotyczące integracji informacji pasażerskiej.
99	9.3.2. str. 89	Obecne usytuowanie końcowego przystanku autobusowego Wrzeszcz PKP jest niedogodne, jako zbyt oddalone od dworca kolejowego, bliskie galerii handlowej. Postulat powrotu do poprzedniej lokalizacji tego przystanku, tuż przy wejściu do dworca.	Istniejąca lokalizacja przystanku narusza deklarowaną w planie zasadę zachowania ciągłości transportowej pomiędzy przystankami różnych środków transportu (np. autobus-SKM), z minimalizacją odległości przesiadkowych.	Uwaga odrzucona. W Planie określono standardy do realizacji, zakładające m.in. skrócenie przejść między przystankami w obrębie węzłów. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
100	9.3.2. 90	Konieczna wymiana wiat przystankowych na takie z dachem nieprzepuszczającym słonecznych promieni (metalowy bądź betonowy). Ławki w wiatkach powinny być na całej ich szerokości, a także wzdłuż poprzecznych ścianek, pod kątem prostym.	Obecne wiaty są bezużyteczne- nie chronią ani przed słońcem, ani przed wiatrem, ani przed deszczem. Tak jak trudno może być w wielu miejscach powiększyć ich głębokość, tak nic nie stoi na przeszkodzie wymianie zadaszenia z pleksy (czy podobnego tworzywa) na przyjazne podróżnym nieprzezroczyste. Obecna długość ławek jest niewystarczająca, a widoczność reklam powinna ustąpić wygodzie podróżnych.	Uwaga odrzucona. Nie dotyczy zakresu Planu. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
101	Str 61. i nas. Rozdz. 5	Brak zapisu o dążeniu do likwidacji przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, usytuowania przystanków autobusowych i tramwajowych przez odpowiednią sygnalizacją świetlną, a nie po niej, jak ma to miejsce na przystanku Piekarnicza (zresztą chyba jednym z najgorszych pod każdym względem dla pieszych).	Czasową dostępność przystanków komunikacji dla mieszkańców najbardziej ograniczają przejścia pieszych dla z sygnalizacją świetlną, ustawioną zresztą pod kątem kierowców, a kosztem pieszych-zielona fala dla kierowców, a czerwona dla pieszych. Niekorzystne komunikacyjnie jest położenie przystanków autobusowych- za światłami, zamiast przed. Powoduje to raz, wydłużenie czasu przejazdu z powodu konieczności dwukrotnego postoju pojazdu0 raz w oczekiwaniu na zielone światło, a następnie na przystanku, a z kolei przy korzystnym dla pojazdu układzie świateł uniemożliwiają wsiadanie do pojazdu pasażerom oczekującym na przejście przez ulicę, skłaniając ich do ryzykownych, niedozwolonych zachowań.	Uwaga odrzucona. Podstawą działania sygnalizacji świetlnej nie zawsze jest skrócenie czasu przejścia/przejazdu, ale przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa. Ogólny wniosek jest słuszny, jednak nie dotyczy zakresu Planu. Programy sygnalizacji świetlnej są działaniem bieżącym, operacyjnym, realizowanym przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.
102	Str. 62 i nast. Rozdz.5	Brak zapisu o "zielonej fali" dla pieszych przy przechodzeniu przez skrzyżowanika oraz zapewnienia możliwości przechodzenia przez wszystkie ramiona skrzyżowań.	Bardzo często przejście na drugą stronę ulicy wymaga przekroczenia trzech jezdni, z każdorazowym oczekiwaniem na zielone światło. Jest to jawna dyskryminacja pieszych, gdyż przejechanie przez to samo skrzyżowanie samochodem, z tego samego do tego samego punktu, ma miejsce podczas jednej zmiany świateł.	Uwaga odrzucona. Podstawą działania sygnalizacji świetlnej nie zawsze jest skrócenie czasu przejścia/przejazdu, ale przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa. Ogólny wniosek jest słuszny, jednak nie dotyczy zakresu Planu. Programy sygnalizacji świetlnej są działaniem bieżącym, operacyjnym, realizowanym przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.
103	Str. 62 i nast. Rozdz.5	Brak zapisu o równouprawnieniu wszystkich uczestników ruchu.	Rozwiązania drogowe w mieście przeważnie uprzywilejowują kierowców. Tak jest np. z cyklami zmiany świateł, które nie są dostosowane do potoków pieszych, a do natężenia ruchu samochodowego. Przykładem tego mogą być przejścia przez ulice przy skrzyżowaniu Jana Pawła II i Czarny Dwór. Bardzo dużo pieszych przekracza w tym miejscu ulicę Czarny Dwór, a niewielu Jana Pawła. Tymczasem czas oczekiwania na przejście przez tę pierwszą ulicę jest dużo dłuższy niż przez drugą i dalej- zielone światło świeci się dużo dłużej dla pieszych przechodzących przez mniej uczęszczaną jezdnię. Także i tam brakuje przejścia przez ulicę Czarny Dwór przy przystanku autobusowym w stronę Brzeźna.	Uwaga odrzucona. Podstawą działania sygnalizacji świetlnej nie zawsze jest skrócenie czasu przejścia/przejazdu, ale przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa. Ogólny wniosek jest słuszny, jednak nie dotyczy zakresu Planu. Programy sygnalizacji świetlnej są działaniem bieżącym, operacyjnym, realizowanym przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
104	8.2. Str. 83	Tworzenie węzłów integracyjnych nie może odbywać się kosztem nieracjonalnego przebiegu linii pojazdów, jak ma to w wielu wypadkach miejsce na węźle Emaus, czy ma mieć wg Projektu w sytuacji budowy linii tgramwajowej wzdłuż ulicy Klonowej.	Autobus linii 168 kursujący z Wrzeszcza do Kiełpina pokonuje przystanki Emaus 01, Siedlce 05, Siedlce 06, Emaus 02, niepotrzebnie zajeżdżając na pętlę Siedlce i tracąc w ten sposób około 5 minut.	Uwaga uwzględniona - Dodano przystanek Emaus na mapie przystanków tramwajowych.
105	4.5. Str. 57	Brak zapisu o konieczności zapewnienia połączeń autobusowych między sąsiednimi dzielnicami.	Często sąsiadujące, czy pobliskie dzielnice nie mają żadnego czy dogodnego połączenia komunikacją miejską. Przykładowo brak jest takowych między Zaspą-Młyńcem, a Przymorzem Małym, oraz Zaspą-Młyńcem, a Strzyżą.	Uwaga odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
106	2.1.1. str. 9	W założeniu w hierarchii potrzeb transportowych pierwsze miejsce przeznaczono dla ruchu pieszego, jednakże istniejące rozwiązania drogowe stawiają go na samym końcu, nie jest także planowana jakaś zauważalna zmiana w tym zakresie. Brakuje więc planu realnych działań zmierzających do realizacji założonego pierwszeństwa ruchu pieszego. Działaniem takim byłaby likwidacja ścieżek rowerowych wytyczonych na miejscu chodników i przeniesienie tych ścieżek na pas przyległych jezdni, w szczególności dotyczy to ulicy Grunwaldzkiej, gdzie mimo wytyczenia 3 lub 4 pasów jezdni w jedną stronę stworzone ścieżki rowerowe znacząco zwężyły szeroki pierwotnie chodnik. Trudno nazwać to priorytetem ruchu pieszego przed rowerowym.	nie wypełniono	Uwaga odrzucona. Nie dotyczy zakresu Planu. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.
107	2.1.1. str. 9	Brak zapisu o priorytecie odśnieżania chodników przed ścieżkami rowerowymi ulicami.	nie wypełniono	Uwaga odrzucona. Nie dotyczy zakresu Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
108	2.1.2. str. 10	Brak spójności między planowanymi celami i i działaniami, a realnie podejmowanymi. Np. deklarowana poprawa bezpieczeństwa pieszych, uspokojenie ruchu, a jednoczesna likwidacja strefy zamieszkania na Zaspie Młyńcu i podniesienie o połowę dopuszczalnej prędkości pojazdów wyłączenie w celu zwiększenia dostępności miejsc parkingowych. Jeżeli więc deklarowane cele są rzeczywiste, konieczne jest wpisanie do planu realnych gwarancji, w szczególności obejmowania strefą zamieszkania wszystkich osiedli i dróg dojazdowych do zwartej zabudowy mieszkaniowej, dostosowywania czasu zielonego światła dla pieszych do realnych możliwości przejścia przez nich przez daną jezdnię, zawężania jezdni w obrębie przejść dla pieszych, likwidowania sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych, a w jej miejsce tworzenie infrastruktury uspokajającej ruch, wytyczania przejść dla pieszych w miejscach dogodnych dla pieszych, a nie dla samochodów.	nie wypełniono	Uwaga odrzucona. Nie dotyczy zakresu Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
109	10.1. Str. 93	W zakresie statycznej informacji pasażerskiej niespójność między planami efektywnego informowania pasażera o rozkładzie jazdy a działaniami - ostatnio zaczęły pojawiać się na przystankach komunikacji miejskiej nieczytelne rozkłady jazdy, nieczytelne zarówno pod względem doboru czcionki, barwy, jak i układu informacji. Plan powinien więc zawierać zapis o konieczności zamieszczania czytelnej, przejrzystej i zrozumiałej informacji statycznej.	nie wypełniono	Uwaga odrzucona. W punkcie 10.1 są informacje o informacji statycznej.
110	Str . 101 pkt 12 ppkt3	Postulat usunięcia zapisu o badaniu rentowności kursów.	Rentowność linii nie powinna mieć wpływu na decyzje w przedmiocie rozkładu jazdy. Zadaniem usług publicznych, w tym komunikacji publicznej, nie jest generowanie przychodu, czy dochodu, a zaspokajanie potrzeb ludności. Komunikacja publiczna powinna zapewniać dotarcie zainteresowanych osób do wszelkich pożądaných miejsc.	Uwaga uwzględniona. Zapis dotyczący badania rentowności kursów został zmodyfikowany. W Planie transportowym wskazano, że podstawowym celem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest zaspokajanie potrzeb mobilności mieszkańców oraz zapewnienie dostępności transportowej, a nie maksymalizacja przychodów. Analizy ekonomiczne mogą stanowić jedynie element wspierający proces optymalizacji oferty przewozowej, w szczególności w zakresie racjonalnego wykorzystania zasobów transportowych, przy zachowaniu odpowiedniego poziomu dostępności i jakości usług transportu zbiorowego.
111	Str. 102	W zakresie częstotliwości kursów należy zapisać zasadę dążenia do tego, aby czas oczekiwania na podróż komunikacją publiczną nie był dłuższy od samej podróży.	nie wypełniono	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju zapis nie zawsze jest możliwy do realizacji w praktyce - np. w przypadku przejazdu o 1-2 przystanki.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
112	Lista pasów autobusowych - str. 51/52 (oraz nawiązanie do idei metrobujców - str. 60)	Dopisanie pasa autobusowego na trasie WZ (AK) - od obwodnicy Śródmieścia (a przynajmniej od ul. Adamowicza do Śródmieścia)	Autobus z Kokoszek do Śródmieścia (linia 167) pokonuje tę trasę w ponad pół godziny, w przypadku korków czas ten wydłuża się znacząco. Dla porównania autobus linii 801 pokonuje rozkładowo tę trasę w ok. 15 minut (bez korków). Uwzględniając opisaną w Planie ideę metrobusów w korytarzu Śródmieście - Armii Krajowej - Karczemki - Port Lotniczy stworzenie pasa autobusowego pozwoliłoby na sprawne funkcjonowanie metrobusów na trasie do Śródmieścia także w godzinach szczytu. Korki zwykle zaczynają się właśnie na wysokości ul. Adamowicza. Aby nie zabierać pasa dla samochodów osobowych można wykorzystać rezerwę na trzeci pas AK właśnie do stworzenia pasa autobusowego.	Uwaga odrzucona. W przypadku uruchomienia tego połączenia metrobus i pozytywnego wyniku jego funkcjonowania zostaną podjęte działania zmierzające do poprawy efektywności tego połączenia w zakresie dostępności i skrócenia czasu przejazdu. Tego rodzaju działania mogą wykorzystywać opcję wybudowania pasa autobusowego w różnej formie (dodatkowy pas, dodatkowa jezdnia). Obecne zapisy Planu transportowego umożliwiają wprowadzenie postulowanego działania.
113	Tab. 4.3. Wykaz węzłów iktegracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku - strona 54	Uwzględnienie przystanku zintegrowanego Gdańsk Karczemki (zgodnie z SUIKZP Gdańsk 2018)	Powstanie przystanku zintegrowanego Gdańsk Karczemki jest konieczne, m.in. z następujących powodów: - zwiększająca się liczba mieszkańców (kolejne inwestycje mieszkaniowe w toku) Karczemek i Kiełpina Górnego (obecnie ponad 6 tys.), - brak szybkiego i efektywnego środka transportu w stronę centrum miasta, w efekcie pierwszym wyborem dla mieszkańców staje się samochód - generujący dodatkowy ruch, powodujący zanieczyszczenia i zagrożenia, - oczekiwane zwiększenie zainteresowania korzystaniem z pociągów w W związku z wprowadzeniem wspólnego biletu na gdańską komunikację miejską i pociągi, - przepełnienie parkingu przy przystanku PKM Kiełpinek - już obecnie w dni powszednie zajęty samochodami, przystanek w Karczemkach pozwoli chociaż w części zmniejszyć to obciążenie (wyeliminowanie dojazdów mieszkańców Kokoszek). Rezerwa na przystanek na linii kolejowej 234 została pozostawiona w ramach prac związanych z budową bajpasu kartuskiego. We współpracy z PKP PLK i Urzędem Marszałkowskim Miasto powinno zadbać o budowę tego przystanku.	Uwaga uwzględniona
114	nie wypełniono	Utworzenie większej ilości linii autobusowych na trasie obejmującą ul. Srebrną/Niepołomnicką. Może jakaś linia w kierunku Dworca Głównego/Chełmu.	Powiększająca się ilość ludzi mieszkających w okolicach, Brak autobusu łączącego te obszary Gdańskiem Głównym	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
115	nie wypełniono	Zsynchronizowanie autobusu 175 z autobusem 115	W godzinach pracy jest to w 90% połączenie wybierane przez pracowników szpitala	Uwaga odrzucona. Uwaga właściwa do wprowadzenia w ramach bieżącego zarządzania transportem zbiorowym. W Planie określono standardy do realizacji. Realizacja tych działań będzie jednak realizowana poza procedurą przyjęcia niniejszego opracowania Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
116	Strona nr 49, plan rozwoju transportu szynowego	Przedłużyć linię tramwajową od pętli Świętokrzyska do ulicy Starogardzkiej ulicami Nowa Świętokrzyska i Nowa Niepołomnicka	Intensywny rozwój tej dzielnicy spowoduje wielkie zapotrzebowanie na szybki transport do innych rejonów Gdańska	Uwaga odrzucona. Trasa tramwajowa w ul. Niepołomickiej nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Brak jest obecnie podstaw do zapisu tego połączenia. Realizowany przez GARG Masterplan dla PKM Gdańsk Południe ma zakładać możliwość realizacji takiej inwestycji w przyszłości.
117	2.3.2. str. 18 Gmina Miasta Gdynia cyt. "...Gdynia przejęła obsługę na linii 171 na swoim terenie, natomiast Gdańsk realizuje przewozy na linii nocnej N1 w Gdyni"	propozycja brzmienia po zmianie: Gdynia wraz z Gdańskiem współorganizuje obsługę linii 171, której przebieg obejmuje zarówno miasto Gdańsk, gminę Żukowo, jak i Gminę Miasta Gdynia. Analogiczna sytuacja ma miejsce na trasie linii nocnej N1 w wariantcie jej trasy przez Sopot i Gdynię. Nadto, do Gdańska kursują autobusy sezonowej linii G organizowanej przez Gminę Miasta Gdynia. Na wszystkich tych trzech trasach obowiązuje wzajemne honorowanie biletów obu emitentów - Gdańska i Gdyni wg. odrębnych właściwości taryfowych.	Nie jest prawdą, że Gdynia przejęła obsługę linii 171 na swoim terenie. Ewentualnie wyłącznie przejęła kompetencje organizatora na swoim terenie. Brak informacji o linii G o analogicznym zakresie.	Uwaga uwzględniona. Zapis skorygowano
118	2.3.2 str. 18 Gmina Miasta Gdynia cyt. „łączna długość tych linii autobusowych wynosi 17,17 km."	Wartość do usunięcia lub korekty.	Na pewno jest to wyższa wartość. Tylko trasa linii 171 ma +/- taką długość.	Uwaga uwzględniona. Zdanie usunięto.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
119	2.3.2 str. 18 Gmina Kolbudy cyt. „Kolbudy zawarła porozumienie międzygminne z Gminą Żukowo w sprawie organizacji przewozów na linii autobusowej Z14”.	Informacja do usunięcia.	Nic niewnosząca informacja jakich wiele pominięto na analogicznym przykładzie. Podobne porozumienia są/były dla innych linii i tras oraz innych gmin/miast, gdzie tego nie wskazano.	Uwaga uwzględniona
120	2.3.2 str. 18 Gmina Kolbudy	Warte uzupełnienia, dodania, bo nic na to nie wskazuje w opracowaniu, dodać: Gminę Kolbudy obsługują linie komunikacyjne organizowane przez Gminę Miasta Gdańska: 156, 174, 213, 255, 256, N4. Nadto na terenie Kolbud uruchamiany jest szereg połączeń na liniach regularnych przez przewoźników komercyjnych w ramach zezwoleń na regularny przewóz osób w tym o charakterze użyteczności publicznej również o zasięgu wojewódzkim. Planowana jest budowa przystanku kolejowego w ramach PKM Południe Kowale, który powinien w przyszłości pełnić funkcję węzłową także dla autobusów, co z pewnością wpłynie na kształt siatki połączeń i zachowania komunikacyjne mieszkańców.	Brak istotnego dookreślenia tych zależności.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
121	2.3.2 str. 19 Gmina Pruszcz Gdański cyt. „Należy zaznaczyć, że linia N5 również przebiegają przez gminę, jednak bez porozumienia międzygminnego. Dodatkowo, przez gminę przebiega tranzytowa linia autobusowa nr 186, której organizacja i finansowanie leży po stronie Miasta Gdańska”.	Fragment do usunięcia.	Nie ma mocy prawnej zaświadczenie na wykonywanie przewozów na linii komunikacyjnej, której trasa wybiega poza granice administracyjne organu wydającego bez podpisanego porozumienia w tym zakresie. Z pewnością w przypadku linii N5 takie porozumienie jest podpisane, jednak dotyczy gminy miejskiej Pruszcz Gdański, na terenie której trasowany jest jej przebieg. Autobusy linii N5 nie kursują przez teren gminy wiejskiej Pruszcz Gdański.	Uwaga uwzględniona
122	2.3.2. str. 19 Gmina Pruszcz Gdański	Dodać: Przez teren gminy Pruszcz Gdański przebiegają również linie komunikacyjne innych organizatorów o odębnej odpłatności za przejazd. Można tu wyróżnić z pewnością organizatora jakim jest powiat gdański i powiat starogardzki, które mają z Gminą Miasta Gdańska podpisane porozumienia w tym zakresie, a uruchamiane połączenia (o wysokiej częstotliwości) mają charakter połączeń użyteczności publicznej. Funkcjonują tutaj także przewozy komercyjne o zasięgu regionalnym w tym także wojewódzkim.	Brak istotnego wskazania w dokumencie tej treści.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
123	2.3.2. str. 19 Gmina Pruszcz Gdański	Do dodania (z zachowaniem brzmienia): W przyszłości linie komunikacyjne funkcjonujące obecnie w ramach odrębnego systemu taryfowego, na których organizatorem jest powiat gdański lub związek powiatowo-gminny (połączenia markowane jako „komunikacja gminy Pruszcz Gdański” tj. linie oznaczone oddzielną numeracją 821, 822, 823, 824, 825, 836, 837, 838, 839 powinny zostać wcielone system taryfowy miasta Gdańska, gdzie tut. ZTM będzie pełnił rolę organizatora połączeń w ramach zintegrowanej siatki komunikacyjnej. W pierwszej kolejności takie działania powinny objąć linię 836, której trasa już dzisiaj w znacznej mierze pokrywa się z istniejącymi liniami komunikacyjnymi uruchamianymi przez ZTM, a gdzie częstotliwość i liczba odjazdów autobusów na tej trasie jest bardzo wysoka i społecznie potrzebna ze względu na wysoką urbanizację terenu przez który przebiega i jest w bezpośredniej granicy Gminy Miasta Gdanska".	W planie transportowym należy zaplanować takie dążenie. Rozmowy ze strony władarzy gminy Pruszcz Gdański wielokrotnie na to wskazywały. To element integracji, który musi nastąpić.	Uwaga uwzględniona
124	2.3.2. str. 19 Pruszcz Gdański (miasto) cyt. Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) Gdańsk organizuje przewozy na liniach 112, 132 i N9 na terenie miasta.	Uusnąć. Nieprawidłowa informacja.	Autor pomylił gminę wiejską z gminą miejską Pruszcz Gdański. Gminy miejskiej nie dotyczy porozumienie z zakresie linii 112 i N9.	Uwaga uwzględniona
125	2.3.2. str. 19 Pruszcz Gdański (miasto) „W 2023 roku dopłaty do przewozów wyniosły 5,34 mln zł.”	Usunąć.	W innych gminach/miastach nie wskazuje się podobnego wskaźnika.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
126	2.3.2. str. 19 Pruszcz Gdański (miasto) cyt. Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) Gdańsk organizuje przewozy na liniach 112, 132 i N9 na terenie miasta.	Prawidłowe brzmienie, dodać: Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) Gdańsk organizuje na terenie miasta Pruszcz Gdański przewozy na liniach 107, 132, 200, 205, 207, 232, nocnej N5 i sezonowej 607. Miasto Pruszcz Gdański ze względu na dostęp do stacji kolejowej i pociągi bezpośrednie w kierunku Tczewa i Trójmiasta (stację obsługują zarówno pociągi regionalne, jak i dalekobieżne) ma wysoki udział przejazdów kolejną także w codziennych podróżach.	Prawidłowe brzmienie wg stanu faktycznego. Wątek kolejowy, istotny. Można zmodyfikować jego brzmienie. Udział kolei jest tu istotny.	Uwaga uwzględniona
127	2.3.2. str. 19 Pruszcz Gdański (miasto) „Uczniowie w wieku 7-20 lat korzystają z bezpłatnych przejazdów"	Do weryfikacji lub powielenia.	Należy powielić dla pozostałych miast i gmin, jeśli występuje (a występuje). Wskazano tylko tutaj. Może być uznane za nierzetelne lub wybiórcze.	Uwaga uwzględniona
128	2.3.2. str. 20 Sopot	Dodać: Na terenie Sopotu funkcjonują również linie komunikacji miejskiej, na której organizatorem jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. W związku z funkcjonowaniem dwóch odrębnych organizatorów na terenie miasta podpisano porozumienia o wzajemnym honorowaniu wybranych biletów obu emitentów w granicach miasta.	Istotne, a pominięto.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
129	2.3.2. str. 20 Gmina Żukowo „We wrześniu 2024 roku zawarto porozumienie międzygminne z Gminą Kolbudy dotyczące linii autobusowej Z14. Wójt podpisał również list intencyjny w celu rejestracji Związku Powiatowo-Gminnego dla organizacji efektywnej sieci transportu publicznego.”	Do usunięcia.	Wskazano tylko tutaj. Może być uznane za nierzetelne lub wybiórcze. Analogicznie sytuacje miają miejsce w gminie Kolbudy i gminie Pruszcz Gdański, a tam nie wzmiankuje się tego typu „wydarzeń”	Uwaga uwzględniona
130	2.3.2. str. 20 Gmina Żukowo	Dodać: Komunikację miejską w Żukowie obsługuje także drugi, sąsiedni organizator-Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (ZKM). Oprócz tego gmina Żukowo jest organizatorem komunikacji gminnej, lokalnej - na własnym terenie - są to połączenia o charakterze użyteczności publicznej zapewniające dowóz dzieci do szkół w tym do przystanków i stacji kolejowych - kolej ma tu bowiem duży udział w codziennych podróżach (stacje Żukowo, Żukowo Wschodnie, Żukowo Zachodnie, Pępowo Kartuskie, Leżno, Rębiechowo, Niestępowo, Babi Dół, Stara Piła). Oprócz transportu kolejowego, komunikacji miejskiej, przewozów gminnych, funkcjonują tutaj połączenia o zasięgu powiatowym i wojewódzkim uruchamiane zarówno komercyjnie, jak i o charakterze użyteczności publicznej. Mnogość organizatorów publicznego transportu w tym transportu kolejowego nie sprzyja tu integracji taryfowej.	Istotne.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
131	2.3.2. str. 20 Gmina Żukowo	Do zastanowienia się: przypadek linii 171.	Na przykładzie powiązań z Gminą Miasta Gdyni wskazano zależności, co do linii 171. Tutaj występuje analogiczna sytuacja, gdzie zarówno Gdańsk, jak i Gdynia jest organizatorem na tej trasie - a trasa tej linii przebiega przez miejscowość Chwaszczyno na terenie gminy Żukowo. Skoro autor wskazuje wyjątkowość tego rozwiązania na przykładzie wskazań dla Gminy Miasta Gdyni, należałoby powtórzyć to na przykładzie gminy Żukowo - analogiczny zakres honorowania - linia dwóch organizatorów.	Uwaga odrzucona. Zapis nieistotny.
132	2.4 str. 20 Istniejąca sieć transportu zbiorowego cyt. „a także linii 171, której przebieg obejmuje odcinek z Gdańska Oliwy przez Chwaszczyno do Gdyni Nowowiczlińska"	Prawidłowe brzmienie: „a także linii 171, której przebieg obejmuje odcinek z Gdańska Oliwy przez Chwaszczyno do Gdyni - pętla Karwiny Nowowiczlińska"	Zastosowano niewłaściwą odmianę, należy poprawić.	Uwaga uwzględniona
133	2.4 str. 20 Istniejąca sieć transportu zbiorowego cyt. „Jednocześnie, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku organizuje przewozy w ramach tej samej linii 171, jednak w nieco odmiennym przebiegu wariantcie przebiegu - od Gdyni Karwiny (Nowowiczlińska), przez teren gminy Żukowo, aż do Gdańska Oliwy"	Prawidłowe brzmienie: „Jednocześnie, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku organizuje przewozy w ramach tej samej linii".	Pozostała część zdania nie jest zgodna z prawdą. To ten sam wariant trasy. Autor opisał jedynie przeciwny kierunek jazdy.	Uwaga uwzględniona
134	2.4 str. 20 Istniejąca sieć transportu zbiorowego cyt. „Trasa ta przebiega przez trzy gminy: Gdynię, Żukowo i Gdańsk."	Usunąć.	W przypadku innych linii, których przebieg przebiega przez dwie lub trzy gminy autor tego nie wskazuje w tym miejscu. Jest to zbędne.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
135	2.4 str. 22 Tab. 2.4. Linie autobusowe regularne realizowane przez prywatnych przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez ZTM w Gdańsku - wg stanu na 2024 r. cyt. „Przewozy Autobusowe „GRYF” Sp. z o.o. Sp. k.”	linia 807 do wykreślenia	Nie jest realizowana. Zezwolenie wygasło.	Uwaga uwzględniona
136	2.4 str. 22 Tab. 2.4. Linie autobusowe regularne realizowane przez prywatnych przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez ZTM w Gdańsku - wg stanu na 2024 r. cyt. „Er-Bus Rafał Damrath Transport Bagażowo Osobowy”	Przewoźnik do wykreślenia.	Takie linie komunikacyjne nie są realizowane. Zezwolenia wygasły.	Uwaga uwzględniona
137	4.2.2. Węzły integracyjne str. 54 Tab. 4.3. Wykaz węzłów integracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku.	Kowale (nowobudowany) Sopot (istniejący) Pruszcz Gdański (istniejący)	Czy nie powinny zostać wskazane? Są w sieci ZTM.	Uwaga odrzucona. Kowale - są ujęte w tab. 4.3 Pozostałe są poza granicami M.Gdańska - podpis tabeli skorygowano.
138	8.1. Podmioty rynku i zasady jego realizacji str. 78 cyt. „Wg stanu na 30 listopada 2013 r.”	Poddaje w wątpliwość.	Czy w dokumencie wydanym w 2026 roku powoływanie się na rok 2013 jest wskazane?	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
139	8.1. Podmioty rynku i zasady jego realizacji str. 80 Tab. 8.1. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gdańsku	Należy rozdzielić kompetencje Zarząd Dróg Zarząd Zieleni - wynikający z podziału jednostki.	Podziału jednostki na dwie odrębne dokonano 1 stycznia 2026 r.	Uwaga uwzględniona.
140	8.2. Integracja taryfowo-biletowa str. 82 cyt. Emitowany przez MZKZG bilet metropolitalny umożliwia podróżowanie z przesiadkami m.in. autobusami ZTM Gdańsk, trolejbusami i autobusami ZKM Gdynia, tramwajami, a także pociągami SKM i POLREGIO na obszarze aglomeracji na podstawie jednego biletu (metropolitalnego)	Dodać zdanie: W ramach MZKZG funkcjonuje również bilet tzw. Łączony Regionalny umożliwiający uzyskanie przez pasażera zniżki na zakup biletu „komunalnego” ZTM w Gdańsku przy jednoczesnym okresowego zakupie biletu przewoźnika komercyjnego PKS Gdańsk Sp. z o.o. na liniach autobusowych regionalnych w relacjach przejazdu do i z Gdańska oraz w relacjach do przystanków zlokalizowanych na terenie gmin będących członkami MZKZG.	Być może warto wskazać.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
141	8.4. Integracja informacyjna str. 84	Dodać: W zakresie dalszych działań należy dążyć do: utrzymania i rozwoju systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach dotyczących wszystkich połączeń publicznego transportu zbiorowego niezależnie od organizatora (np. z uwzględnieniem połączeń kolejowych, połączeń ZKM Gdynia itp.) także na przystankach zlokalizowanych na terenie gmin ościennych objętych obsługą ZTM	Rozwojowe, aglomeracyjne, integrujące.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapisy w rozdziale 10.
142	9.3.2. Infrastruktura przystankowa str. 90 Standardy wyposażenia	E-papier trend w zastosowaniach na przystankach transportu publicznego.	Rozwojowe, warto wskazać.	Uwaga uwzględniona
143	10.4. Integracja informacji między operatorami str. 96	Trzeba poprawić wg brzmienia: Integracja informacji między organizatorami	Autor pomylił operatora z organizatorem. Należy skorygować. Operatorem jest GAIT, PKS, Relobus, SKM, Polregio, etc	Uwaga uwzględniona
144	nr 3: pakiet map analiz dostępności pieszej do przystanków i czasu podróży do obszarów centralnych w 2024 i 2044 roku str.2	Dopisanie punktu 4: nr 4: pakiet map analiz dostępności rowerowej do stacji SKM/PKM i czasu podróży rowerem do obszarów centralnych w 2024 i 2044 roku	Przejazdy „kombinowane” rower+kolej mogą być ważnym substytutem dojazdu samochodem na większe odległości i stanowić atrakcyjną alternatywę dla osób mieszkających w odległości 10 minutowego dojazdu rowerem do stacji SKM/PKM	Uwaga odrzucona. Dostępność pieszą ujęto w planie z uwagi na skalę i istotność dla użytkowników, szczególnie starszych. Potencjał dojazdu rowerem do przystanku kolejowego oczywiście jest. Do uwzględnienia w kolejnej aktualizacji.
145	Pkt 1,3 strona 6: stanowiący pełnowartościową alternatywę wobec podróży własnym samochodem w głównych relacjach	stanowiący pełnowartościową alternatywę wobec podróży własnym samochodem	System transportu zbiorowego może stanowić pełnowartościową alternatywę wobec podróży samochodem nie tylko w głównych relacjach	Uwaga uwzględniona
146	Pkt 1.3 strona 7: z parkingami Park&Ride	z parkingami Park&Ride oraz Bike&Ride	Przy węzłach przesiadkowych należy przewidzieć także parkingi B&R	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
147	Pkt 1.3 strona 7 oraz obniżenia hałasu i emisji gazów cieplarnianych.	oraz obniżenia hałasu i emisji gazów cieplarnianych a także: paradoksalnie: poprawę warunków jazdy samochodem w sytuacjach uznawanych za nieodczuwne	Poprawa systemu transportu zbiorowego może prowadzić do zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców i paradoksalnie prowadzić także do poprawy warunków jazdy samochodem	Uwaga uwzględniona
148	Pkt 1.4 strona 7: potencjalne zmiany preferencji transportowych mieszkańców	potencjalne i pożądane zmiany preferencji transportowych mieszkańców	W dokumencie planistycznym powinno się zakładać nie tylko potencjalne, ale i pożądane zmiany zachowań komunikacyjnych	Uwaga odrzucona. Dodanie słowa "pożądane" sugerowałoby wymuszanie zmian. Tymczasem celem prognozy jest sprawdzenie jak podjęte działania zmienią zachowania - nie stawia się tezy, że zmiany będą pożądane. Autor dopuszcza wykazanie, że zakładane przez Miasto działania nie przyniosą pożądanych skutków w zakresie np. skali zmiany podziału zadań przewozowych.
149	Pkt. 2.1.1. strona 9: transportu publicznego poprzez inwestycje w tabor i infrastrukturę	...systemu transportowego miasta poprzez inwestycje w tabor i infrastrukturę	Wdrażane zmiany mają kształtować nie tylko system transportu publicznego, ale cały system transportowy miasta	Uwaga odrzucona. Zgadza się, ale szczególny nacisk położono na część systemu związaną z transportem zbiorowym.
150	Pkt 2.1.1 strona 9 (zarówno w drogi, jak i transport publiczny)	(zarówno w drogi, jak i transport publiczny, a także w możliwości poprawę zaspokajania codziennych potrzeb mobilności przy pomocy podróży pieszych i rowerowych).	Doświadczenie miast tworzących zrównoważony system transportu pasażerskiego w swoich aglomeracjach dowodzi, że rola systemu transportu publicznego rośnie jedynie wtedy, gdy poprawia się jednocześnie warunki ruchu pieszych i rowerzystów w mieście.	Uwaga uwzględniona
151	Pkt 2.1.2, strona 10 Poprawę dostępności alternatywnych środków transportu	Poprawę dostępności i konkurencyjności alternatywnych środków transportu	Bez wprowadzenia rozwiązań poprawiających konkurencyjność alternatywnych wobec samochodu środków transportu cele SUMP nie zostaną osiągnięte	Uwaga uwzględniona
152	Pkt.2.1.2 strona 10: ograniczeniu nadmiernej dominacji samochodów	ograniczeniu dominacji samochodów	Bez stwierdzenia faktu dominacji samochodu trudno znaleźć rozwiązania zmieniające ten stan rzeczy	Uwaga uwzględniona
153	Pkt 2.1.2 strona 10: więcej mieszkańców wybierało autobusy i tramwaje zamiast własnych aut.	więcej mieszkańców wybierało przejazdy autobusem, tramwajem, SKM/PKM oraz/lub kombinacją tych przejazdów z przejazdami rowerem własnym lub rowerem publicznym.	Mieszkańcy faktycznie będą wybierali podróże w relacjach „drzwi-drzwi”, których sam transport publiczny nie zapewni. Dlatego trzeba patrzeć systemowo na całe łańcuchy ekomobilności.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
154	Pkt 2.1.3 strona 10: (publicznym, pieszo, rowerem)	(publicznym, pieszo, rowerem lub kombinacjami tych podróży z przejazdami transportem publicznym)	Patrz uzasadnienie do punktu 10 powyżej: Mieszkańcy faktycznie będą wybierali podróże w relacjach „drzwi-drzwi”, których sam transport publiczny nie zapewni. Dlatego trzeba patrzeć systemowo na całe łańcuchy ekomobilności.	Uwaga odrzucona. Obecny zapis nie przekreśla kombinacji tych środków transportu.
155	Pkt. 2.1.3 strona 11: rozwój sieci tras rowerowych	rozwój sieci tras rowerowych a także „obszarowe” uspokajanie ruchu na jezdniach ulic zbiorczych i lokalnych	Rowerzyści nie jeżdżą wyłącznie po „trasach rowerowych”: mają prawo czuć się bezpiecznie także na ulicach uspokojonego ruchu	Uwaga uwzględniona
156	Pkt. 2.1.3. strona 11: infrastruktury dla rowerów	...widzialnej i niewidzialnej” infrastruktury dla rowerów	„niewidzialna: infrastruktura dla rowerów to głównie ulice uspokojonego ruchu i strefy zamieszkania.	Uwaga odrzucona. Ten rozdział to synteza SUMP OMGGs na pół strony. Proponowana zmiana to szczegół w tej skali nieistotny.
157	Pkt 2.1.4 strona 11: negatywnego wpływu transportu na środowisko	Zwłaszcza negatywnego wpływu indywidualnego transportu samochodowego na środowisko	Warto "negatywność" wpływu indywidualnego transportu samochodowego na środowisko uwypuklić	Uwaga odrzucona. Preferowane jest ujęcie całościowe.
158	Pkt. 2,2 strona 12 Podwale	Podwale Przedmiejskie (?)	W Gdańsku jest kilka ulic o nazwach zaczynających się od słowa Podwale (Przedmiejskie, Staromiejskie, Grodzkie...) warto osiągnąć jednoznaczność zapisu tutaj	Uwaga uwzględniona
159	Pkt 2.2 strona 13 pierwszy gdański projekt dotyczący budowy tras rowerowych	kolejny gdański projekt dotyczący budowy tras rowerowych	Projekt z lipca 2024 roku na pewno nie był pierwszym gdańskim projektem dotyczącym budowy tras rowerowych.	Uwaga uwzględniona
160	Pkt. 2.4 strona 20 Sieć transportu publicznego uwzględniona w niniejszym planie obejmuje linie tramwajowe i autobusowe działające na terenie Miasta Gdańska	Sieć transportu publicznego uwzględniona w niniejszym planie obejmuje linie tramwajowe i autobusowe działające na terenie Miasta Gdańska, a także ich powiązania z siecią lokalnego i regionalnego transportu kolejowego.	Przedmiotowy dokument powinien obejmować i obejmuje założenia rozwojowe uwzględniające rolę wszystkich rodzajów transportu publicznego (por. zapisy na stronie 22: SKM pełni kluczową funkcję w systemie transportowym Trójmiasta)	Uwaga uwzględniona
161	Pkt. 2.9 strona 34: Rozwiązania te wpływają pozytywnie na zmniejszenie liczby kolizji, ograniczenie hałasu i wzrost komfortu mieszkańców.	Rozwiązania te wpływają pozytywnie na zmniejszenie liczby kolizji, ograniczenie hałasu i wzrost komfortu mieszkańców, a także, paradoksalnie, poprawiają przepustowość korytarzy ruchu drogowego dla pojazdów	W opracowaniu warto pokazywać mieszkańcom i decydentom także pośredni - dodatni wpływ uspokajania ruchu na warunki ruchu samochodów (przepustowość korytarzy ruchu kołowego)..	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
162	Pkt.19, strona 34: 9,6 km ulic oznaczonych jako strefy piesze lub przekształconych do wyłącznego użytku pieszych	9,6 km ulic oznaczonych jako strefy piesze przekształconych lub do wyłącznego użytku pieszych z dopuszczeniem ruchu rowerów	Taki zapis umożliwia podważenie przekonania wielu motonormatywnie nastawionych czytelników dokumentu o niemożności bezproblemowego użytkowania przestrzeni miejskich uwolnionych od jeżdżących i parkujących samochodów	Uwaga częściowo uwzględniona.
163	Tablica 2.17 Sieć tras rowerowych w Gdańsku w latach 2018-2024 (w km) ostatnia rubryka: Liczba miejsc postojowych dla rowerów [-]	Liczba miejsc postojowych dla rowerów [-]	Tablica powinna podawać dane dotyczące liczb miejsc postojowych dla rowerów w podziale na liczby takich miejsc w pobliżu miejsc zamieszkania (na osiedlach mieszkaniowych - blokowiskach) oraz w pobliżu celów podróży: placówek handlu detalicznego, stacji kolejowych, węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, stadionów i hal sportowych etc.	Uwaga odrzucona do tego dokumentu. Uznano za małoistotne w kontekście przedmiotowego Planu. Do wprowadzenia w innych opracowaniach/dokumentach, jak np. SUMP.
164	Pkt 3. Strona 37 drugi akapit: ...z ze zmianą popytu	ze zmianą	Korekta tzw. „literówki"	Uwaga uwzględniona
165	Strona 39: ostatni punkt listy czynników kształtujących popyt na usługi transportu zbiorowego:	Dopisać punkt: jakości warunków dostępu (komfortu i bezpieczeństwa) stacji i przystanków kolejowych dla pieszych i rowerzystów	Mieszkańcy korzystający z usług transportu zbiorowego, by móc zaspokajać swoje potrzeby transportowe będą je zwykle realizować w postaci tzw. łańcuchów ekomobilności: pokonując część podróży w układzie drzwi - drzwi przy pomocy przejścia pieszego lubi przejazdu rowerowego na początku oraz/lub na końcu tego łańcucha.	Uwaga uwzględniona
166	Strona 43 (ostatni punkt Głównych wniosków z prognoz ruchu): (np. tramwaj, kolej)	(np. tramwaj, kolej, rower, rower wspomagany elektrycznie)	Rower i rower wspomagany elektrycznie są w mieście także alternatywnymi w stosunku do autobusu środkami transportu	Uwaga odrzucona Opis odnosi się do wyników prognoz przedstawionych w tabeli powyżej. Nie przedstawiono w niej wyników symulacji dla ruchu rowerowego, co było działaniem celowym aby wykazać zmianę transportu zbiorowego względem transportu samochodowego bez kolejnych zbiorów alternatyw. Dodanie w opisie zapisów o rowerach byłoby niespójne z tabelą.
167	Pkt. 4.1 do przystanku przy ul. Wileńskiej na Chełmie	Do przystanku na ulicyna Chełmie	Potrzebna jest zmiana zapisu. Przystanek przy ulicy Wileńskiej nie jest przystankiem tramwajowym tylko autobusowym w dzielnicy Piecki-Migowo (osiedle Morena a nie Chełm).	Uwaga uwzględniona. Powinna być Wilanowska, ale to również błąd. Skorygowano na Przemyska.
168	Tablica 4.3 Wykaz węzłów integracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku. strona 54		W tablicy brak uwzględnienia transportu rowerowego (brak np. proponowanej liczby strzeżonych miejsc do parkowania rowerów: w wysokości do ustalenia na podstawie prognozowanej liczby obsługiwanych przez kolej pasażerów kolei oraz wskaźnika udziału podróży rowerowych w modal splicie.	Uwaga odrzucona. Tabela ma na celu syntetyczne przedstawienie węzłów z dodatkowym zaznaczeniem środków transportu zbiorowego.
169	Pkt.4.4 strona 56 Plany i zakres rozwoju sieci infrastruktury transportowej, nowych linii tramwajowych, dróg z obsługą ruchu autobusowego	Plany i zakres rozwoju sieci transportowej, infrastruktury nowych linii tramwajowych, dróg z obsługą ruchu autobusowego i rowerowego	Strategia Rozwoju Miasta Gdańska 2030 plus i inne dokumenty planistyczne zakładają także rozwój sieci dróg dla rowerów.	Uwaga odrzucona. Dokument jest ukierunkowany na transport zbiorowy. Z uwagi na znane doświadczenia miasta autor podjął próbę wskazania dróg przeznaczonych do obsługi autobusami, aby zapewnić odpowiednie parametry techniczne dróg. Ruch rowerowy jest dopuszczony na większości dróg, stąd taki dopisek uznano za zbędny.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
170	Pkt 5. Strona 61 Założenia analityczne: (np. zabudowa, cieki wodne, tereny	(zabudowa, cieki wodne, tereny niedostępne, arterie ruchu drogowego o przekroju co najmniej 2x2 pasy, linie kolejowe, krawężdzie wysoczyzny.	Lista elementów utrudniających ruch pieszzy powinna być uzupełniona o proponowane elementy przestrzeni miejskich.	Uwaga uwzględniona
171	Pkt. 5 tytuł: Dostęp pieszy do przystanków transportu zbiorowego	Dostęp pieszy do przystanków transportu zbiorowego i dostęp rowerów do stacji SKM i PKM	Dostęp rowerzystów do przystanków kolei lokalnej powinien być przedmiotem odrębnej analizy, w ramach osobnego punktu.	Uwaga odrzucona. Dostępność pieszą ujęto w planie z uwagi na skalę i istotność dla użytkowników, szczególnie starszych. Potencjał dojazdu rowerem do przystanku kolejowego oczywiście jest. Do uwzględnienia w kolejnej aktualizacji.
172	Strona 62, ostatni akapit: działania związane z rozwojem systemu transportu zbiorowego powinny być połączone z poprawą stanu infrastruktury dostępu pieszego do przystanków poprzez budowę chodników, przejść dla pieszych, a także właściwą organizację ruchu ułatwiającą przemieszczanie się pieszo.	działania związane z rozwojem systemu transportu zbiorowego powinny być połączone z poprawą stanu infrastruktury dostępu pieszego i rowerowego do przystanków poprzez budowę chodników, przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych a także właściwą organizację ruchu ułatwiającą przemieszczanie się pieszo i rowerem.	Jeśli miasto uznaje „odwrócona” piramidę mobilności poważnie, to powinno zadbać nie tylko o warunki dostępu pieszych ale także i rowerzystów co najmniej do trzech najważniejszych stacji SKM wymienionych w analizie czasowej dostępności do obszarów centralnych.	Uwaga uwzględniona
173	Pkt. 7.1. strona 68: ...ze zmianą zachowań transportowych w wyniku pandemii	...ze zmianą zachowań transportowych w wyniku pandemii, ale także w wyniku wydłużenia się przeciętnych codziennych podróży odbywanych przez mieszkańców, których liczba rośnie w dzielnicach peryferyjnych i w gminach ościennych. (w rezultacie kontynuowania procesu suburbanizacji naszej metropolii).	Wydłużanie przeciętnych odległości codziennych dojazdów z dzielnic peryferyjnych jest ważną przyczyną malejącej atrakcyjności przejazdów transportem publicznym (zwłaszcza innym niż kolejowy) w stosunku do przejazdów samochodami prywatnymi.	Uwaga odrzucona Na zmianę tę wpływa wiele czynników. Z uwagi na okres wykonania GBR2022, pandemia jest kluczowa.
174	Pkt 7.2. Preferencje pasażerów: punktualność duża częstotliwość kursowania	..punktualność, duża częstotliwość kursowania	Tekst uzupełniony o przecinek po słowie punktualność	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
175	Pkt 7.2.8 Ocena wdrażania systemu wydzielonych pasów dla autobusów; strona 77, ostatnie zdanie: zaś użytkownicy samochodów osobowych w większości nie akceptują takich rozwiązań (36,2% za, 49,7% przeciw)	zaś użytkownicy samochodów osobowych w większości nie akceptują takich rozwiązań (36,2% za, 49,7% przeciw). To dowodzi, że użytkownicy samochodów (wielu z nich) nie rozumie korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań podnoszących względną konkurencyjność transportu indywidualnego i potrzebę prowadzenia kampanii promujących alternatywne wobec samochodu sposoby poruszania się po mieście.	Warto zaakcentować potrzebę wyjaśniania mieszkańcom korzystającym z samochodów o korzyściach z działań prowadzących do podniesienia atrakcyjności alternatywnych środków transportu (mniej terenochłonnych dla ruchu samochodów)	Uwaga odrzucona Jest wiele czynników korzystnych i niekorzystnych dla kierowców wynikających z buspasów. W tym rozdziale przedstawiono uzyskany wynik badania dodatkowych analiz reakcji na te wyniki.
176	Tab. 8.1 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gdańsku, strona 80, rubryka 1: Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb rowerzystów oraz osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Przejazdy rowerem nie powinny być traktowane jako konkurencyjne wobec przejazdów transportem zbiorowym. Przewóz rowerów tramwajami, autobusami i pociągami SKM/PKM W warunkach urozmaiconej rzeźby terenów Gdańska powinien być ułatwiany.	Uwaga odrzucona. Z uwagi za zakres Planu odnoszący się do transportu zbiorowego wskazano na badanie potrzeb pasażerów transportu zbiorowego. Badanie potrzeb pozostałych użytkowników zapewne również jest istotne dla rozwoju systemu transportowego jednak powinno zostać wskazane w innych opracowaniach jak np. w planie zrównoważonej mobilności.
177	Tab.8.1 strona 80 rubryka 6: jedn. samorządu terytorialnego	jednostka terytorialnego samorządu	W tekście nie należy stosować skrótów	Uwaga uwzględniona
178	Strona 80, akapit pod tabelą: do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.	do obecnych i przyszłych - pożądanymi preferencjami zachowań transportowych mieszkańców	Autorzy dokumentu powinni sygnalizować w tekście przekonanie o możliwości zmiany preferowanych zachowań transportowych w pożądanym kierunku	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono zapis na: Skoncentrowanie realizacji funkcji organizatorskich w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym efektywne projektowanie oferty przewozowej i jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców, które jednocześnie są również przez tę ofertę kształtowane.
179	Pkt 8.2, strona 82 pierwszy. akapit: podróży	podróży	Prosty błąd literowy - do korekty.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
180	Str. 83 szósty akapit: rozbudowę systemu Parkuj i Jedź (ang. Park and Ride, skrót P+R) w obszarach peryferyjnych miasta w szczególności przystankach szynowego;	rozbudowę systemu Parkuj i Jedź (ang. Park and Ride, skrót P+R) w obszarach peryferyjnych miasta w szczególności przy przystankach transportu szynowego; z założeniem obciążania kierowców korzystających z tego systemu (preferencyjnymi) opłatami za parkowanie.	Jeśli kierowcy nie będą tam obciążani opłatami za parkowanie, to będą nadużywać parkingi np. w pobliżu stacji PKM do pozostawiania np. swoich pojazdów na czas urlopów zagranicznych unikając ponoszenia opłat za parkowanie samochodów przy porcie lotniczym Gdańsk Rębiechowo, co ma niejednokrotnie miejsce już teraz.	Uwaga odrzucona. Kwestie funkcjonowania systemu P+R nie są objęte zakresem Planu i powinny być przedmiotem analiz polityki lub programu parkingowego.
181	Pkt 9.1.Strona 85, (drugi akapit): w tym osób starszych, niepełnosprawnościami, podróżujących z dziećmi)	w tym osób starszych, z niepełnosprawnościami, podróżujących z dziećmi, a także z rowerami)	Oferta przewozowa powinna zapewniać możliwość przewozu roweru co najmniej np. w warunkach awaryjnych.	Uwaga odrzucona. Z uwagi, że przewozy rowerów w pojazdach transportu zbiorowego powinny mieć charakter incydentalny (z wyłączeniem wybranych elementów oferty) nie dodano tego zapisu.
182	Str. 85 pkt. Dotyczący kosztów podróży: Transparentna i przewidywalna taryfa	Transparentna i przewidywalna, prosta taryfa	Chodzi o eliminację dużej, skomplikowanej struktury ulg przysługujących pasażerom z różnych tytułów.	Uwaga uwzględniona
183	Strona 86, trzeci akapit: która umożliwi realizację codziennych podróży na obszarze miasta w czasie krótszym lub zbliżonym do czasu podróży samochodem	która umożliwi realizację codziennych podróży na obszarze miasta w czasie nie dłuższym o więcej niż 10 minut w stosunku do czasu przejazdu samochodem	Przejazd środkami transportu publicznego będzie traktowany jako poważna alternatywa przejazdu samochodem jedynie wtedy, gdy czas przejazdu transportem zbiorowym nie będzie dłuższy o więcej niż 10 minut w stosunku do czasu przejazdu samochodem w danej relacji. (na podstawie analiz francuskiego eksperta, w posiadaniu autora uwag).	Uwaga odrzucona. Skorygowano zapis w Planie aby był zgodny z zapisami ze Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus.
184	Strona 86, trzeci akapit: samochodem osobowym samochodem osobowym	...samochodem osobowym	Usunięcie powtarzanego zestawu dwóch słów: samochodem osobowym.	Uwaga uwzględniona
185	Strona 86, Wiek i stan techniczny taboru: uzupełnienie o dodatkowy punkt	Stworzenie możliwość przewożenia 2 rowerów na składanym bagażniku umieszczanym na przedniej masce autobusu miejskiego (por. oferta firmy SportWorks), bez potrzebny wnoszenia roweru do środka pojazdu).	Taka oferta jest istotna w mieście o urozmaiconej rzeźbie terenu, wymaga zgody Ministra Infrastruktury na zmianę przepisów dotyczących montażu dodatkowych elementów na przedniej masce autobusów miejskich.	Uwaga odrzucona. W tej liście podpunktów nie opisujemy standardów wyposażenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
186	Strona 87 Pkt. 9.3.1. Tabor: W celu zapewnienia pełnej dostępności transportu publicznego dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami....	W celu zapewnienia pełnej dostępności transportu publicznego dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami, osób korzystających z rowerów...	Uwzględnienie potrzeb osób korzystających z rowerów jest istotne w mieście o urozmaiconej rzeźbie terenu.	Uwaga odrzucona. Z uwagi, że przewozy rowerów w pojazdach transportu zbiorowego powinny mieć charakter incydentalny (z wyłączeniem wybranych elementów oferty) nie dodano tego zapisu.
187	Strona 87 trzeci akapit od dołu: wymogi dla wszystkich drzwi	...wymogu dla wszystkich drzwi	Korekta błędu literowego	Uwaga uwzględniona
188	Pkt. 9.3.2. strona 88: pełnej dostępności przystanków	pełnej dostępności stacji i przystanków	Zwrócenie uwagi na stacje kolei (SKM i PKM)	Uwaga odrzucona. Zapis uwzględnia również przystanki kolejowe.
189	Tab. 9.1. strona 90, ostatnia kolumna rubryk: wiata*, ławka, dynamiczna inf. pasażerska	wiata*, ławka, przysiadak, dynamiczna inf. Pasażerska wiata*, ławka, przysiadak wiata*, ławka, przysiadak	ławki prowokują do wykorzystania przez osoby bezdomne do spania, przysiadaki nie dają takiej możliwości, ale pomagają osobom oczekującym na przyjazd pociągu, tramwaju lub autobusu	Uwaga odrzucona. Ławki są wygodniejsze dla osób starszych, przysiadaki nie zawsze. Ławkę uznano za minimalne wyposażenie.
190	Tab.10.1. rubryka Otwarte dane ZTM w Gdańsku: Lista linii	Lista linii	Potrzeba powiększenia czcionki	Uwaga uwzględniona
191	Pkt. 10.3 strona 95: Otwarte dane	Otwarte dane	Korekta błędu literowego	Uwaga uwzględniona
192	Pkt 11. Strona 97: przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz ograniczania negatywnego wpływu motoryzacji indywidualnej na środowisko	przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (w tym także uzależnieniu od samochodu) oraz redukcji negatywnego wpływu motoryzacji indywidualnej na środowisko	Proponowane zapisy bardziej jednoznacznie wskazują sens obrania przyjętych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Uwaga uwzględniona
193	Pkt 12 Strona 101: roli transportu kolejowego w obsłudze ruchu pasażerskiego	roli transportu kolejowego w obsłudze ruchu pasażerskiego	Uzupełniony, brakujący przyimek "w" (korekta literówki).	Uwaga uwzględniona
194	Pkt 14.1, Tab.14.1; rubryka 1: 1.1. Dostęp pieszy do przystanków	Potrzebny dodatkowy, osobny punkt: Dostęp rowerowy do stacji SKM/PKM	Zapewnienie dostępu rowerzystom do stacji SKM/PKM zwiększy obszar napływu pasażerów do tych stacji i poprawi rentowność operatorów kolei lokalnych, zwiększy obszar napływu pasażerów do tych stacji, zwiększy potencjalną atrakcyjność alternatyw dojazdu samochodem z dzielnic peryferyjnych i sąsiednich gmin, redukując kongestię	Uwaga odrzucona. Dostępność pieszą ujęto w planie z uwagi na skalę i istotność dla użytkowników, szczególnie starszych. Potencjał dojazdu rowerem do przystanku kolejowego oczywiście jest. Do uwzględnienia w kolejnej aktualizacji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
195	Str. 112, rubryka 2.2, druga kolumna: Udział podróży transportem zbiorowym w bimodalnym (uwzględniającym tylko 2 opcje: samochód albo transport zbiorowy) podziale zadań przewozowych.	Udział podróży transportem zbiorowym w układzie bimodalnym (uwzględniającym opcje: rower i kolej albo samochód i transport zbiorowy) w podziale zadań przewozowych.	Opcja rower+ kolej powinna stać się ważną alternatywą dojazdów samochodem do stacji SKM/PKM, którą warto monitorować i promować.	Uwaga odrzucona. Podział bimodalny odnosi się do dwóch środków transportu. Odniesienie transportu zbiorowego do transportu samochodem osobowym pozwala na bezpośredni odczyt danych bez uwzględnienia udziału podróży pieszych i rowerowych.
196	Str. 112, punkt 4.1 poziom energochłonności	...poziom energochłonności	Korekta literówki	Uwaga uwzględniona
197	Strona 113 punkt 2.1 Liczba pasażerów: b)A+T oraz kolej aglomeracyjna	b) A+T oraz kolej aglomeracyjna c) rower oraz kolej aglomeracyjna	Skala korzystania z roweru w powiązaniu z kolejną aglomeracyjną powinna być monitorowana i promowana	Uwaga odrzucona. Wskaźnik odnosi się do transportu zbiorowego. Zapis A+T+KA jest sumą liczby pasażerów tych 3 środków transportu i nie wymusza podróży łączonych.
198	Strona 114, punkt 14.2: znaczące zmiany trendów mobilności (np. trwały spadek popytu na skutek upowszechnienia pracy zdalnej, lub przeciwnie skokowy wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego itp.)	znaczące zmiany trendów mobilności (np. trwały spadek popytu na skutek upowszechnienia pracy zdalnej, lub przeciwnie skokowy wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego, skokowy wzrost osób korzystających z rowerów w codziennych dojazdach do szkoły oraz/lub pracy itp.)	Konieczność elastyczności i weryfikacji planu transportowego może wynikać również ze skokowego wzrostu liczby osób korzystających z rowerów (por. doświadczenia takich aglomeracji jak Londyn czy Paryż po okresie pandemii).	Uwaga odrzucona. Wyniki GBR2022 oraz wyniki weryfikujące nie potwierdzają tego skoku w Gdańsku.
199	Strona 115, Zasady planowania... priorytet dla transportu szynowego (tramwajowego) w mieście	priorytet dla transportu szynowego (tramwajowego) w mieście, ale także rewizja sposobów wdrażania rozwiązań wynikających z poważnego traktowania priorytetu ruchu pieszego i rowerowego w ramach "odwróconej piramidy mobilności"	Strategia Gdańska 2030 plus zakłada priorytetowe traktowanie ruchu pieszych i rowerzystów, dlatego warto uzupełnić zapis o "priorytecie transportu szynowego" informacją, o potrzebie uwzględnienia priorytetu ruchu pieszych i rowerzystów jako sposobów "zasilających" transport szynowy, słusznie traktowany tutaj priorytetowo.	Uwaga odrzucona. Plan koncentruje się na transporcie zbiorowym. Kwestie pieszych i rowerzystów w zaproponowanym ujęciu powinny być wskazane w innym opracowaniu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
200	Rozdział 2.4: Istniejąca sieć transportu zbiorowego. [str.20] Rozdział 4.1: Charakterystyka istniejącej sieci. [str. 45]	<u>Uwaga 1 - Odporność i struktura układu transportowego Wyspy Sobieszewskiej:</u> W przywołanych częściach Planu Wyspa Sobieszewska opisywana jest głównie przez pryzmat istniejącej oferty przewozowej, bez odniesienia do odporności strukturalnej układu transportowego, w szczególności liczby dostępnych korytarzy transportowych oraz ich podatności na zakłócenia. Plan nie identyfikuje ryzyka wynikającego z ograniczonej redundancji sieciowej, co w perspektywie długoterminowej może mieć istotne znaczenie dla ciągłości funkcjonowania transportu publicznego. Wyspa Sobieszewska została opisana przez pryzmat obecnej sieci komunikacyjnej, bez uwzględnienia jej podatności na zakłócenia oraz ilościowych ograniczeń korytarzy transportowych. Dotyczy to zarówno okoliczności krótkoterminowych (np. obsługi dużych wydarzeń, takich jak Jamboree 2027), jak i długofalowych możliwości powiązań transportowych z okolicznymi gminami (Cedry Wielkie, Pruszcz Gdański) od strony Żuław.	Jednym z podstawowych celów dokumentów strategicznych w horyzoncie wieloletnim jest zapewnienie odporności systemu transportowego na zakłócenia oraz zdolności do ciągłego świadczenia usług publicznych. Obszary peryferyjne i przestrzenie zamknięte, takie jak Wyspa Sobieszewska, są szczególnie wrażliwe na ograniczenia infrastrukturalne i brak alternatywnych korytarzy transportowych. Nieuwzględnienie w diagnozie ryzyka wynikającego z ograniczonej redundancji sieciowej może prowadzić do niedoszacowania przyszłych potrzeb inwestycyjnych oraz organizacyjnych. W perspektywie długoterminowej może to skutkować pogorszeniem dostępności transportowej, problemami z obsługą sytuacji nadzwyczajnych oraz ograniczoną zdolnością systemu do reagowania na zmiany popytu, w tym sezonowego	Uwaga odrzucona. Uwaga jest cenna, jednak tematyka wykracza poza zakres niniejszego Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
201	Rozdział 7.2.1: Ocena funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego. [str.70] Rozdział 7.2.6: Ocena dostępności przystanków. [str. 75]	<u>Uwaga 2 - Wykluczenie komunikacyjne części obszaru Wyspy Sobieszewskiej:</u> Plan nie odnosi się do problemu wykluczenia komunikacyjnego części obszaru miasta Gdańska, w szczególności do istniejącego wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Przegaliny oraz obszarów położonych wzdłuż ul. Przegalińskiej, gdzie linia autobusowa 512 nie funkcjonuje w weekendy. Dokument strategiczny powinien zakładać systemową identyfikację oraz eliminację zjawisk wykluczenia komunikacyjnego, a także dążyć do formułowania standardów jakościowych dostępności transportu publicznego, obejmujących m.in. czas dojazdu do kluczowych punktów miasta oraz minimalną częstotliwość kursowania.	Zapewnienie równego dostępu do transportu publicznego stanowi jeden z kluczowych celów polityki mobilności oraz dokumentów planistycznych w obszarze transportu zbiorowego. Brak odniesienia do istniejących form wykluczenia komunikacyjnego, w szczególności o charakterze czasowym (np. brak obsługi w weekendy), oznacza pominięcie realnych barier w dostępie do usług publicznych. Dokument strategiczny powinien nie tylko opisywać stan istniejący, lecz również wskazywać kierunki eliminowania nierówności w dostępie do transportu. Brak minimalnych standardów jakościowych utrudnia późniejszą ocenę skuteczności wdrażania działań oraz ogranicza możliwość systemowej poprawy dostępności komunikacyjnej.	Uwaga odrzucona. Wbrew uwadze opracowany plan zawiera standardy jakościowe dostępu do transportu publicznego, jak np. czas dojazdu do kluczowych punktów miasta. Wskazano również na rozwój transportu na żądanie jako jednego z głównych narzędzi przeciwdziałania wykluczeniu z transportu zbiorowego.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
202	Rozdział 4.5: Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem. [str. 57] Rozdział 12: Zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego. [str. 101]	<u>Uwaga 3-Brak podejścia obszarowego i rozwiązań szytych na miarę":</u> Plan w przeważającej mierze operuje jednolitym modelem organizacji transportu publicznego, opartym na standardowych liniach autobusowych i tramwajowych. W ograniczonym stopniu uwzględnia natomiast potrzebę niestandardowych, dedykowanych rozwiązań transportowych, projektowanych pod specyfikę konkretnych obszarów. Wyspa Sobieszewska, jako obszar: - peryferyjny, - przestrzennie zamknięty, - o silnej sezonowości, - o ograniczonej liczbie korytarzy transportowych, stanowi przykład miejsca, w którym zasadne byłoby rozważenie modelu transportowego „szytego na miarę”, np.: - uproszczonej, lokalnej obsługi wewnętrznej, - połączonej z szybką, bezpośrednią linią do głównych węzłów miejskich. Brak takiego podejścia powoduje, że Plan nie wykorzystuje w pełni potencjału elastycznego projektowania systemu transportowego w skali miasta.	Nowoczesne dokumenty strategiczne w zakresie transportu publicznego coraz częściej odchodzą od jednolitych modeli organizacyjnych na rzecz podejścia obszarowego, uwzględniającego lokalne uwarunkowania przestrzenne, funkcjonalne i demograficzne. Brak odniesienia do możliwości stosowania rozwiązań dedykowanych dla obszarów o specyficznych cechach (takich jak peryferyjność, sezonowość czy ograniczona liczba korytarzy transportowych) powoduje, że Plan nie wykorzystuje w pełni potencjału elastycznego projektowania systemu. W efekcie może to prowadzić do nieefektywnego wykorzystania zasobów oraz ograniczonej atrakcyjności transportu publicznego.	Uwaga odrzucona. Zakres Planu po części wynika z zapisów Ustawy o PTZ. Plan rozszerzono o dodatkowe analizy obejmujące wspomniany czas podróży do kluczowych obszarów. Plan nie wyklucza uruchomienia wspomnianych w uwadze połączeń.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
203	Rozdział 2.3.2: Gminy ościenne, z którymi Miasto Gdańsk ma podpisane porozumienia (...) [str. 18] Rozdział 3.2: Prognoza popytu. [str. 38]	<u>Uwaga 4 - Perspektywa funkcjonalna wykraczająca poza granice administracyjne miasta:</u> Plan w ograniczonym stopniu odnosi się do powiązań funkcjonalnych Gdańska z obszarem Żuław oraz kierunkiem elbląskim, mimo że obszary te generują istotne potoki ruchu w kierunku miasta. Brakuje jednoznacznego zaakcentowania, że system transportu publicznego powinien odpowiadać nie tylko na potrzeby mieszkańców miasta, lecz również na potrzeby użytkowników dojeżdżających spoza jego granic. W szczególności Plan nie odnosi się do rozwoju połączeń z kierunkiem Żuław, pomimo generowanych potoków pasażerskich oraz istniejących powiązań funkcjonalnych.	Gdańsk pełni funkcję centralnego ośrodka zatrudnienia, edukacji i usług dla szerokiego obszaru zaplecza funkcjonalnego, w tym Żuław i kierunku elbląskiego. Pominięcie tej perspektywy w dokumencie strategicznym ogranicza zdolność Planu do realnego odpowiadania na istniejące i prognozowane potoki ruchu. Planowanie transportu publicznego wyłącznie w granicach administracyjnych miasta nie odpowiada współczesnym realiom mobilności metropolitalnej. Uwzględnienie relacji międzygminnych jest niezbędne dla zapewnienia spójności systemu, ograniczenia ruchu samochodowego oraz efektywnego wykorzystania transportu zbiorowego.	Uwaga odrzucona. Plan w wystarczającym stopniu uwzględnia powiązania z gminami ościennymi w zakresie właściwym do kompetencji organizatora. Dalszy rozwój w tym zakresie będzie możliwy po powołaniu metropolii lub jest zależny od władz gmin ościennych, którzy nie są objęci niniejszym Planem.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
204	Rozdział 2.6: Czynniki demograficzne [str. 25] Rozdział 3: Ocena i prognoza potrzeb przewozowych [str. 36] Rozdział 3.2: Prognoza popytu. [str.38]	<u>Uwaga 5 - Metodologia identyfikacji potrzeb transportowych:</u> W Planie potrzeby transportowe zostały w dużej mierze określone na podstawie wskaźników demograficznych. Takie podejście nie w pełni uwzględnia potoki ruchu generowane przez dojazdy do pracy, edukacji i usług, w szczególności z obszarów o niższej gęstości zaludnienia, lecz wysokiej zależności funkcjonalnej od Gdańska. Plan nie uwzględnia w wystarczającym stopniu ruchu pasażerskiego generowanego przez dojazdy do pracy do Gdańska, który stanowi istotny element funkcjonowania lokalnego biznesu oraz wpływa na dostępność kadr dla przedsiębiorstw. Z perspektywy dokumentu strategicznego zasadne byłoby silniejsze zaakcentowanie analizy potoków ruchu jako równorzędnego kryterium planistycznego.	Oparcie identyfikacji potrzeb transportowych głównie na wskaźnikach demograficznych nie oddaje w pełni rzeczywistego zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, szczególnie w obszarach o silnych powiązaniach funkcjonalnych z miastem centralnym. Analiza potoków ruchu związanych z dojazdami do pracy i usług ma kluczowe znaczenie dla oceny faktycznego popytu na transport publiczny oraz dla projektowania oferty odpowiadającej potrzebom rynku pracy. Pominięcie tego aspektu może prowadzić do niedopasowania systemu transportowego do potrzeb gospodarki lokalnej i regionalnej.	Uwaga odrzucona. W rozdziale 2 przedstawiono ogólną diagnozę również w ujęciu demograficznym, co jest podstawą trudną do pominięcia. Rozdział 3 zaś obejmuje swym zakresem prognozę popytu wykonaną z wykorzystaniem Transportowego Modelu Symulacyjnego, gdzie podróże w motywacjach związanych z pracą i nauką stanowią ponad 50% wszystkich podróży. Uwzględniono również ruch z gmin ościennych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
205	Rozdział 4.2.1: Układ sieci transportowej [str. 47] Rozdział 11.2: Priorytetowe kierunki rozwoju. [str. 98]	<u>Uwaga 6 - Policentryczny układ komunikacyjny:</u> Plan koncentruje się przede wszystkim na obsłudze głównych osi komunikacyjnych, w mniejszym stopniu odnosząc się do policentrycznego układu komunikacyjnego, umożliwiającego realizację podróży pomiędzy dzielnicami i jednostkami terytorialnymi bez konieczności korzystania z centralnych korytarzy transportowych. W kontekście południowo- wschodniej części miasta aspekt ten ma kluczowe znaczenie dla ograniczania przeciążeń sieci oraz poprawy jej efektywności.	Rozwój policentrycznego układu komunikacyjnego stanowi jeden z istotnych kierunków współczesnego planowania transportu, pozwalając na dywersyfikację kierunków podróży i ograniczenie przeciążeń głównych korytarzy. Brak wyraźnego odniesienia do tej koncepcji w Planie może skutkować dalszym wzmocnieniem ruchu radialnego i koncentracją obciążeń w centralnych częściach miasta. Dla południowo-wschodniej części Gdańska policentryczność systemu ma szczególne znaczenie z punktu widzenia efektywności, odporności oraz jakości obsługi transportowej.	Uwaga odrzucona. Niezrozumiały wniosek. Plan w znacznym stopniu uwzględnia połączenia poza obszarami centralnymi.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
206	Rozdział 4.2.2: Węzły integracyjne [str. 52]	<u>Uwaga 7-Niedookreślona rola węzłów przesiadkowych jako narzędzia kształtowania popytu:</u> W Planie węzły przesiadkowe traktowane są głównie jako element uzupełniający istniejący system, bez jednoznacznego wskazania ich roli jako narzędzia kształtowania przyszłego popytu na transport publiczny, w szczególności w relacjach międzygminnych. W tym kontekście zasadne byłoby odniesienie się do kierunku Żuław oraz koncepcji węzła integracyjnego (postulowanego obecnie w rejonie Wiślinki pełniącego funkcję "bufora wlotowego") i ujęcie jego powstania oraz funkcjonalności w ramach etapowania rozwoju systemu transportowego. W pierwszym etapie węzeł ten mógłby pełnić funkcję P+R dla kierowców zmierzających w kierunku Gdańska lub Wyspy Sobieszewskiej, poprawiając jej dostępność i ograniczając presję turystyki zmotoryzowanej. W kolejnym etapie możliwa byłaby integracja z koleją metropolitalną w kierunku Elbląga przez Nowy Dwór Gdański.	Węzły przesiadkowe pełnią kluczową rolę w integracji transportu indywidualnego i zbiorowego oraz w kształtowaniu zachowań komunikacyjnych użytkowników. Traktowanie ich wyłącznie jako elementów uzupełniających ogranicza ich potencjał jako narzędzia polityki transportowej. Ujęcie węzłów przesiadkowych w kontekście etapowania rozwoju systemu umożliwia stopniowe wdrażanie rozwiązań dostosowanych do zmieniającego się popytu oraz przyszłych inwestycji infrastrukturalnych, w tym transportu szynowego. Jest to podejście zgodne z długoterminowym charakterem Planu.	Uwaga odrzucona. Obecnie nie przewiduje się P+R w Wiślinie. Kolej metropolitalna do Elbląga nie jest ujęta w żadnym dokumencie planistycznym Gdańska, ani województwa pomorskiego.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
207	Rozdział 2.1.4: Regionalny Plan Transportowy [str. 11] Rozdział 11.2: Priorytetowe kierunki rozwoju systemu. [str. 98]	<u>Uwaga 8 - Transport szynowy w południowo-wschodniej części obszaru metropolitalnego:</u> Plan nie odnosi się w wystarczającym stopniu do potencjalnej roli transportu kolejowego na kierunku Żuław i Elbląga jako elementu przyszłego systemu ruchu metropolitalnego, mimo prowadzonych na poziomie regionalnym i krajowym działań analitycznych. Brakuje odniesienia do planowanego połączenia kolejowego przez Żuławę oraz szansy integracji Gdańska z powiatem nowodworskim i Elblągiem, który aspiruje do trwałego włączenia w struktury metropolitalne. Powiat nowodworski oraz gminy wchodzące w jego skład nie są w dokumencie wymieniane, mimo bezpośredniego sąsiedztwa z miastem Gdańsk. Istnieje również potrzeba zauważenia problemu wykluczenia komunikacyjnego powiatu nowodworskiego, który, granicząc z obszarem miasta, pozbawiony jest połączeń kolejowych normalnotorowych. Skutkuje to dominacją transportu samochodowego, przy ofercie autobusowej niedostosowanej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Z perspektywy dokumentu strategicznego zasadne byłoby dopuszczenie tych kierunków rozwoju w ujęciu scenariuszowym.	Transport kolejowy stanowi podstawowy element systemów mobilności metropolitalnej i regionalnej, szczególnie w relacjach o większych odległościach i dużych potokach ruchu. Pominięcie kierunku Żuław i Elbląga w dokumencie strategicznym osłabia jego spójność z działaniami prowadzonymi na poziomie regionalnym i krajowym. Uwzględnienie scenariuszowe rozwoju transportu szynowego pozwoliłoby lepiej przygotować miasto na przyszłe integracje funkcjonalne oraz przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu obszarów sąsiednich, które bezpośrednio oddziałują na system transportowy Gdańska.	Uwaga odrzucona. Wskazane inwestycje nie zostały zawarte w żadnym dokumencie planistycznym Gdańska, ani województwa pomorskiego. Plan transportowy, koncentrujący się na ofercie przewozowej powinien być spójny z innymi strategicznymi dokumentami.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
208	Rozdział 2.1: Transport zbiorowy w dokumentach strategicznych [str. 9] Rozdział 2.2: Realizowane projekty rozwoju [str. 12]	<u>Uwaga 9 - Spójność i koordynacja dokumentów planistycznych:</u> Plan w ograniczonym stopniu wskazuje na potrzebę koordynacji z procesami planistycznymi i analitycznymi prowadzonymi na poziomie regionalnym i krajowym, w szczególności w zakresie rozwoju transportu szynowego. Brakuje odniesienia do inwestycji realizowanych na Wyspie Portowej oraz do możliwości wykorzystania nowej linii kolejowej również w ruchu pasażerskim (w ramach komunikacji aglomeracyjnej) oraz jej integracji z koleją w kierunku Elbląga przez Żuławy. Zasadne jest również zawarcie oczekiwania, aby plany rozwoju transportu szynowego były szeroko konsultowane w skali całego regionu, w tym także poza granicami województwa pomorskiego, z uwzględnieniem Elbląga i jego powiązań metropolitalnych.	Skuteczna realizacja polityki transportowej wymaga koordynacji pomiędzy dokumentami planistycznymi różnych szczebli administracji oraz pomiędzy inwestycjami infrastrukturalnymi o charakterze miejskim, regionalnym i krajowym. Brak odniesień do istotnych procesów inwestycyjnych, takich jak rozwój infrastruktury kolejowej na Wyspie Portowej, może prowadzić do niespójności działań i niewykorzystania potencjalnych synergii. Szerokie konsultacje regionalne są niezbędne dla zapewnienia akceptacji społecznej i funkcjonalnej spójności systemu.	Uwaga odrzucona. Wskazane inwestycje nie zostały zawarte w żadnym dokumencie planistycznym Gdańska, ani województwa pomorskiego. Plan transportowy, koncentrujący się na ofercie przewozowej powinien być spójny z innymi strategicznymi dokumentami.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
209	Rozdział 9.2: Tabor - wymagania ogólne [str. 86] Rozdział 11: Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego [str. 97]	<u>Uwaga 10 - Brak odniesienia do rozwoju transportu autonomicznego i nowych technologii:</u> Projekt Planu transportowego nie odnosi się do potencjalnej roli transportu autonomicznego w perspektywie do roku 2044, mimo że dokument obejmuje horyzont czasowy, w którym tego typu rozwiązania mogą stać się elementem systemów transportu publicznego w miastach europejskich. Na świecie - w szczególności w Stanach Zjednoczonych oraz w Azji - autonomiczne autobusy i taksówki funkcjonują już w ruchu regularnym lub pilotażowym. Pominięcie tej kategorii rozwiązań powoduje, że Plan nie uwzględnia jednego z kluczowych trendów technologicznych, który może mieć istotny wpływ na: - koszty funkcjonowania transportu publicznego, - elastyczność obsługi obszarów peryferyjnych, - dostępność transportu w obszarach o mniejszym popycie jednostkowym. Z perspektywy dokumentu strategicznego zasadne byłoby co najmniej scenariuszowe odniesienie się do możliwości wykorzystania transportu autonomicznego w przyszłości.	Horyzont czasowy Planu obejmuje okres, w którym rozwój technologii autonomicznych może znacząco wpłynąć na funkcjonowanie transportu publicznego. Pominięcie tego zagadnienia ogranicza zdolność dokumentu do przygotowania miasta na przyszłe zmiany technologiczne. Uwzględnienie scenariuszowe transportu autonomicznego jest zgodne z charakterem dokumentu strategicznego i pozwala zachować elastyczność planistyczną w obliczu dynamicznego rozwoju technologii oraz zmieniających się modeli świadczenia usług transportowych.	Uwaga odrzucona. Plan wskazuje przede wszystkim kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego w obszarze Miasta Gdańska. Kwestie technologii wykorzystanej do realizacji tej oferty są poza zakresem Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
210	Rozdział 4.2: Charakterystyka planowanej sieci [str. 47] Rozdział 11.2: Priorytetowe kierunki rozwoju. [str. 98]	<u>Uwaga 11 - Pominięcie transportu wodnego jako elementu systemu mobilności:</u> Projekt Planu w bardzo ograniczonym stopniu odnosi się do możliwości wykorzystania transportu wodnego jako elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, mimo że Gdańsk posiada unikalne uwarunkowania hydrograficzne oraz istniejącą infrastrukturę przystankową. W przypadku Wyspy Sobieszewskiej możliwe jest wykorzystanie Wisły jako alternatywnego korytarza transportowego, umożliwiającego: - połączenie z centrum Gdańska w czasie około 40 minut, - zwiększenie odporności systemu transportowego, - obsługę zarówno funkcji transportowej, jak i turystycznej. Transport wodny, nawet jeśli nie pełniłby roli podstawowego środka codziennych dojazdów, mógłby stanowić uzupełniający element systemu, szczególnie w sezonie letnim oraz w sytuacjach nadzwyczajnych. Pominięcie tej opcji w dokumencie strategicznym ogranicza spektrum rozważanych scenariuszy rozwoju mobilności miejskiej.	Gdańsk posiada unikalne uwarunkowania hydrograficzne, które mogą stanowić istotny element zróżnicowanego i odpornego systemu transportowego. Transport wodny może pełnić funkcję uzupełniającą wobec transportu lądowego, szczególnie w obszarach peryferyjnych i sezonowych. Pominięcie tej formy mobilności w dokumencie strategicznym zawęży spektrum możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego oraz ogranicza potencjał wykorzystania istniejącej infrastruktury. Uwzględnienie transportu wodnego zwiększa elastyczność i odporność całego systemu.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się organizacji przewozów transportem wodnym do Wyspy Sobieszewskiej w ramach sieci połączeń użyteczności publicznej. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
211	9.3.1. Tabor tiret 4 (s.87)	Dookreślenie, że wskazana organizacja wydzielonych przestrzeni wewnątrz pojazdu (odrębne miejsca na wózek inwalidzki i na wózek dziecięcy) nie dotyczy pojazdów o długości mniejsze niż 8,5 m	W pojazdach klasy mini i mniejszych pojazdach klasy midi (przykładowo obecne w taborze GAIT Karsany i Kapeny), z przyczyn konstrukcyjnych może nie być możliwości wydzielenia dwóch odrębnych miejsc dla wózków, które wymagałyby, zgodnie z właściwymi regulaminami EKG ONZ, łącznej długości ponad 3 m.b.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
212	9.3.1. Tabor tiret 4 (s.87)	Dookreślenie, organizacja że wskazana wydzielonych przestrzeni wewnątrz pojazdu musi umożliwiać swobodne manewrowanie nie tylko wózkiem dziecięcym, ale także wózkiem inwalidzkim i/lub rowerem.	Obecne brzmienie niezgodne z właściwymi regulaminami EKG ONZ	Uwaga uwzględniona. Zapis skorygowano.
213	9.3.1. Tabor tiret (s.87 i nast.)	Dookreślenie, czy postawione wymagania dotyczą wyłącznie fabrycznie nowych pojazdów pozyskiwanych przez operatorów, wszystkich pojazdów pozyskiwanych przez operatorów czy także obecnie istniejącego taboru	Brak jasności	Uwaga uwzględniona
214	9.3.1. Tabor tiret 4.3 w zw. z tiret 8 (s.87 i nast.)	Przeredagowanie, jednoznaczne określenie	Tiret 4.3 odnosi się do miejsc dedykowanych osobom starszym lub z dysfunkcjami ruchu, oznakowanych kontrastowo oraz zlokalizowanych w pobliżu drzwi wejściowych "podczas gdy tiret 8 nakazuje "Wyraźne i trwałe oznakowanie miejsc priorytetowych, przeznaczonych dla osób z ograniczoną mobilnością, osób z niepełnosprawnościami i kobiet w ciąży - oznaczenia graficzne na siedziskach i ścianach pojazdu, oznaczenia w alfabecie Braille'a oraz kontrast kolorystyczny siedzisk względem tła wnętrza". Brak informacji, czy chodzi o te same miejsca czy też operatorzy powinni pozyskiwać/używać taboru wyposażonego w dwa różne komplety siedzeń o szczególnym przeznaczeniu.	Uwaga odrzucona. Zapisy te nie wskazują na konieczność wydzielenia oddzielnych miejsc.
215	9.3.1. Tabor tiret 11 (s.88)	Uspójnienie wymogów z obecnie stosowanymi modelowymi rozwiązaniami, tj. obecnością przycisków stop", „drzwi" [nie: „Otwórz drzwi"] i przycisków sygnalizujących wezwanie do opuszczenia prawej strony pojazdu (wózek dziecięcy) / rampy wjazdowej (wózek inwalidzki)	Niezrozumiałe jest ograniczanie wymogów co do dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności względem stanu obecnego. Niezrozumiała jest zmiana istniejącego oznakowania "drzwi" na "otwórz drzwi"	Uwaga uwzględniona

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
216	9.3.2. Infrastruktura przystankowa (s.88)	Określenie promienia (odległości) od przystanku komunikacji miejskiej, w której obowiązywać mają wymogi przewidziane dla tras dojścia do przystanków (z tiret 1)	Tiret I Podrozdziału wskazuje na konieczność likwidacji progów i przeszkód na trasie dojścia do przystanków. Jednocześnie opis wyżej wskazuje, że wymogi dotyczą (nowych przebudowywanych) przystanków - czego dotyczy podany postulat? Trasy dojścia do przystanków czy przystanków?	Uwaga uwzględniona
217	9.3.2. Infrastruktura przystankowa (s. 88-90)	Określenie pożądanych standardów użytecznej długości platformy przystankowej także dla autobusów z uwzględnieniem różnic związanych z istnieniem lub brakiem zatoki oraz charakterem przystanku (węzeł itd.)	Przy budowie lub przebudowie przystanków autobusowych wielokrotnie ignorowane były pożądane długości krawędzi przystankowych. Zbyt krótkie lub zbyt długie krawędzie przystankowe uniemożliwiają lub utrudniają właściwą obsługę przystanków, w szczególności przy obsłudze osób o zmniejszonej mobilności.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wytyczne projektowania przystanków, np. długość krawędzi przystankowej określa Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430). Dodano odwołanie do tego rozporządzenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
218	12. Zasady planowania oferty publicznego transportu zbiorowego (s. 101-102) punkt 2	Przyjęcie popytowo-podażowej determinanty planowanego układu transportu zbiorowego a nie oparcie jej o wtórny i w dużej mierze zastany podział zadań przewozowych pomiędzy transport kolejowy, tramwajowy i autobusowy.	1) Przyjęcie jako głównej determinanty wysokiego stopnia dostępności transportu W głównych tramwajowych relacjach (określanych jako relacje do/z CPU) jest odwróceniem kierunku myślenia. Jak rozumiem, zdaniem autorów opracowania istotna dla rozwoju PTZ W Gdańsku jest możliwie wysoka dostępność CPU z pozostałych obszarów miasta I metropolii. Wysoka dostępność to, jak zauważają sami autorzy, m.in. stosunkowo duża bezpośredniość połączeń, która przy odpowiednim ukształtowaniu infrastruktury, umożliwia osiągnięcie znacznie lepszych wyników w zakresie czasu przejazdu d2d. Tym samym, to nie infrastruktura winna być determinantą układu transportu zbiorowego potrzeby popytowe. 2) Należy przy tym zauważyć, że obecne napełnienia pojazdów, w tym w trakcie szczytów przewozowych, rzadko zbliżają się do maksimum technicznych pojazdów Sytuacje takie wynikają głównie z niewłaściwie ułożonego rozkładu jazdy lub warunków ruchowych (planowane w rozkładzie lub faktyczne tworzenie się "dziur w odjazdach" i "stad pojazdów" jadących w krótkim odstępie czasowym). Tym samym, rzekoma wysoka efektywność energetyczna tramwajów, obliczana jako stosunek zużytej energii do pojemności technicznej pojazdów, W rzeczywistości nie jest wykorzystywana - napełnienie pojazdów w ograniczonym stopniu zmienia zużycie energii. Tym samym determinowanie układu zbiorowego tym czynnikiem jest oparte na fałszywej przesłance niskiego zużycia energii per pasażer. Rzekoma wysoka efektywność energetyczna tramwajów względem autobusów nie znajduje także potwierdzenia w danych przedstawionych w opracowaniu w tab. 2.5. "Praca przewozowa, zużycie energii elektrycznej w trakcji tramwajowej i paliwa w trakcji autobusowej ZTM w Gdańsku Sp. z o.o." (na marginesie: nie istnieje taka spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jak ZTM w Gdańsku, zapewne miały być to dane dla GAIT Sp. z o.o. lub jednostki budżetowej ZTM Gdańsk). Dla jedyne go roku, w którym wykorzystywano w istotnej liczbie autobusy zeroemisyjne, ich efektywność wynosiła niemal 820 km / 1 MWh energii podczas gdy tramwajów w tym samym roku niemal 460 km/ 1 MWh, tj. ok. 44% mniej. Oznacza to, że poza wąskimi szczytami przewozowymi w dni powszednie nauki szkolnej, gdy wykorzystywana jest istotna część pojemności technicznej pojazdów, bardziej efektywne (w przeliczeniu na pasażera) może być wykorzystanie autobusów. ZTM Gdańsk z pewnością posiada dane napełnienia pojazdów, na podstawie których można określić rzeczywistą efektywność energetyczną poszczególnych środków transportu per faktycznie przewieziony pasażer, a nie teoretyczna pojemność pojazdu.	Uwaga częściowo odrzucona. Wprowadzono korekty w zapisach. W Planie zastosowano podejście popytowo-podażowe. W sposób iteracyjny opracowano koncepcję sieci połączeń na podstawie popytu potencjalnego, uzyskane wyniki popytu są wynikiem przyjętej podaży.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
219	9.3.2. Infrastruktura przystankowa (s.88-90)	Określenie pożądanych standardów użytecznej długości i szerokości platformy przystankowej w warunkach zakłóceń (okres zimowy, remonty, prace związane z utrzymaniem infrastruktury) oraz tras dojścia, ze szczególnym uwzględnieniem krawężników terenowych schodów, itp. przeszkód	Opracowanie nie określa minimalnych ani pożądanych standardów infrastruktury przystankowej w trakcie zakłóceń. Jak wskazuje doświadczenie choćby z obecnego sezonu zimowego, brak takich standardów (lub ich nieokreślenie w wiążącym dokumencie planistycznym) znacznie utrudnia lub wręcz uniemożliwia korzystanie z komunikacji zbiorowej szczególnie osobom z ograniczoną mobilnością w wyniku znacznego ograniczenia lub braku krawędzi przystankowej (dojścia do przystanku, przystanku) umożliwiającego oczekiwanie, dojście, wsiadanie i powierchni wysiadanie z pojazdów.	Uwaga odrzucona. Tak szczegółowe standardy powinny stanowić odrębne opracowanie. Część z tych wytycznych została już opublikowana w WR-D-40.
220	9.3.2. Infrastruktura przystankowa (s.88-90)	Określenie pożądanych standardów użytecznej długości i szerokości platformy przystankowej w warunkach zakłóceń (okres zimowy, remonty, prace związane z utrzymaniem infrastruktury) oraz tras dojścia, ze szczególnym uwzględnieniem schodów, krawężników itp. przeszkód terenowych	Opracowanie nie określa minimalnych ani pożądanych standardów infrastruktury przystankowej w trakcie zakłóceń. Jak wskazuje doświadczenie choćby z obecnego sezonu zimowego, brak takich standardów (lub ich nieokreślenie w wiążącym dokumencie planistycznym) znacznie utrudnia lub wręcz uniemożliwia korzystanie z komunikacji zbiorowej szczególnie osobom z ograniczoną mobilnością.	Uwaga odrzucona. Tak szczegółowe standardy powinny stanowić odrębne opracowanie. Część z tych wytycznych została już opublikowana w WR-D-40.
221	2.5. Energochłonność gdańskiej sieci transportu zbiorowego (s. 23-25)	W tabeli 2.5 Praca przewozowa, zużycie energii elektrycznej w trakcji tramwajowej i paliwa w trakcji autobusowej ZTM w Gdańsku Sp. z o.o. brak danych dotyczących pracy przewozowej. Proponuje się uzupełnienie tabeli.	Zgodnie z powszechnie przyjętymi w literaturze definicjami, praca przewozowa w transporcie pasażerskim to iloczyn wykonanych przez środki transportu: długości drogi (i liczby przewiezionych pasażerów na danej odległości. Wyrażana ona jest w pasażerokilometrach, tj. liczbie przewiezionych pasażerów na odległość 1 km (tak m.in. Ministerstwo Budownictwa i Transportu, Gospodarki Morskiej, Słownik pojęć Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Brak w tabeli danych rzeczywiście odnoszących się do pracy przewozowej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis skorygowano

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
222	2.5. Energochłonność gdańskiej sieci transportu zbiorowego (s. 23-25)	Wewnętrzna niespójność w dokumencie: W tabeli 2.5 Praca przewozowa, zużycie energii elektrycznej w trakcji tramwajowej i paliwa w trakcji autobusowej ZTM w Gdańsku Sp. z o.o. efektywność energetyczna tramwajów waha się między 441 km/MWh (2021) a 467 km /MWh (2020). W tekście (akapit 2) wskazuje się, że "Wskaźnik efektywności energetycznej [tramwajów], czyli liczba przejechanych kilometrów na 1 MWh, wahał się w granicach 43,7- 46,8 km/MWh". Wnosi się o uspoźnienie danych w części opisowej i tabelarycznej lub wskazanie właściwego źródła dla części tekstowej.	Zgodnie z powszechnie przyjętymi w literaturze definicjami, praca przewozowa w transporcie pasażerskim to iloczyn wykonanych przez środki transportu: długości drogi (i liczby przewiezionych pasażerów na danej odległości. Wyrażana ona jest w pasażerokilometrach, tj. liczbie przewiezionych pasażerów na odległość 1 km (tak m.in. Transportu, i Gospodarki Ministerstwo Budownictwa Morskiej, Słownik pojęć Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Brak w tabeli danych rzeczywiście odnoszących się do pracy przewozowej.	Uwaga uwzględniona. Zapis skorygowano

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
223	Całość opracowania	Wnosi się o ponowną weryfikację wartości liczbowych w całym opracowaniu.	W podrozdziale 2.5. Energochłonność gdańskiej sieci transportu zbiorowego (akapit 2) wskazuje się, że "Wskaźnik efektywności energetycznej [tramwajów], czyli liczba przejechanych kilometrów na 1 MWh, wahał się w granicach 43,7- 46,8 km/MWh". Jest to absurdalna wartość, wielokrotnie zawyżona względem rzeczywistych wartości wskazywanych w innych źródłach, gdzie zużycie energii oscyluje zwykle między ok. 1,5 a 3,5 kWh/1 wzkm, odpowiada ok. 300-700 km / 1 MWh zużytej przez tramwaje energii, tj. jest około dziesięciokrotnie niższe (1) niż wskazane w opracowaniu. <u>Tak istotny błąd wzbudza wątpliwości co do prawdziwości wszystkich innych wartości będących podstawą wniosków opracowania.</u> Przykładem takich danych są wyniki Kartodiagramów rozkładu ruchu pasażerskiego na sieci transportu zbiorowego - prognoz na rok 2044, gdzie wartości na poszczególnych ciągach są istotnie asymetryczne - przykładowo w szczycie porannym w kierunku Wyspy Stogi ma podróżować 310 pasażerów, podczas gdy w szczycie popołudniowym w kierunku przeciwnym 710 pasażerów, tj. 2.3 raza więcej. Podobnie w podrozdziale 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci (s.45) pojawia się sformułowanie "(...) do przystanku przy ul. Wileńskiej na Chełmie (...)" podczas, gdy ul. Wileńska znajduje się na obszarze innej jednostki pomocniczej. Nawet traktując to jako omyłkę ("Wileńska" zamiast "Wilanowska"), stwierdzenie to nie jest prawdziwe: taka sama liczba kursów co na odcinku od pętli Chełm Witosza do przystanku "Wilanowska" przy al. Havla wykonywana jest także na odcinku do przystanku "Przemyska" przy al. Havia. Wzbudza to niemałe wątpliwości co do jakości wykorzystywanych danych, jakości ich analizy, a co za tym idzie, jakości wniosków i rekomendacji sformułowanych na ich podstawie, mających być podstawą aktu przyjętego przez organ Miasta Gdańska.	Uwaga częściowo uwzględniona. 1. Skorygowano szacunki dot. Energochłonności, doszło do omyłki redakcyjnej w opisie. Wartości w tabeli 2.5 i kolejnych są i były poprawne. 2. Szczyt popołudniowy jest dłuższy niż szczyt poranny, przez co wartości dla samych szczytów zwykle nie są symetryczne. Ponadto w godzinach szczytu popołudniowego występują podróże o odmiennych udziałach motywacji. 3. Zapis ten odnosił się do długości przystanków niezbędnych do obsługi tramwajami 45-metrowymi. Przystanek Przemyska ma oddzielne perony dla kierunku Warszawska i Świętokrzyska - stąd taki zapis. Błędny oczywiście ponieważ należy uwzględnić również kierunek przeciwny - popełniono więc błąd. Tak, omyłkowo zapisano Wileńska zamiast Wilanowska - skorygowano.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
224	Całość opracowania	Uwaga: pominięcie w opracowaniu części danych oraz całkowicie rekomendacji i wniosków dotyczących innych niż Miasto Gdańsk gmin obsługiwanych przez gdańską komunikację miejską Wniosek: przygotowanie opracowania z uwzględnieniem tożsamyh co dla Miasta Gdańsk danych oraz rekomendacji i wniosków dla innych niż Miasta Gdańsk gmin obsługiwanych przez gdańską komunikację miejską.	Gmina Miasta Gdańsk jest organizatorem komunikacji miejskiej dla szeregu gmin sąsiednich, na podstawie zawartych porozumień. Układ komunikacji zbiorowej, aktualne i prognozowane potrzeby przewozowe, POI na terenie tych gmin oraz w stosunku do linii łączących te gminy z Gminą Miasta Gdańsk istotnie wpływają, a przynajmniej powinny wpływać, na układ transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańsk. W mojej	Uwaga odrzucona. Obecnie, zgodnie z Ustawą o PTZ organizatorem przewozów w poszczególnych gminach są ich właściwe władze, w których kompetencjach są decyzje dotyczące zakresu oferty przewozowej na ich terenie. Zakres planu nie obejmuje zatem działań w zakresie tych gmin. Niniejszy Plan jest opiniowany przez gminy ościenne.
225	Procedura konsultacji społecznych skierowanych wyłącznie do mieszkańców Gminy Miasta Gdańska	Wniosek: umożliwienie uczestnictwa w konsultacjach społecznych mieszkańcom wszystkich gmin (względnie dzielnic i sołectw) obsługiwanych przez komunikację zbiorową organizowaną przez Gminę Miasta Gdańsk.	Zignorowanie głosu mieszkańców innych niż Gdańsk gmin obsługiwanych prze gdańską komunikację miejską może być nie tylko naruszeniem aktów wiążących Gminę, ale przede wszystkim pozbawia Plan istotnej części wkładu merytorycznego mieszkańców obszarów obsługiwanych przez komunikację organizowaną przez Gminę Miasta Gdańsk.	Uwaga odrzucona. Obecnie, zgodnie z Ustawą o PTZ organizatorem przewozów w poszczególnych gminach są ich właściwe władze, w których kompetencjach są decyzje dotyczące zakresu oferty przewozowej na ich terenie. Zakres planu nie obejmuje zatem działań w zakresie tych gmin. Niniejszy Plan jest opiniowany przez gminy ościenne.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
226	Całość opracowania	Uwaga: pominięcie komunikacji zbiorowej organizowanej przez inne podmioty na podstawie zawartych przez miasto na prawach powiatu Gdańsk porozumień czy związków powiatowych / powiatowo- gminnych z uczestnictwem miasta na prawach powiatu Gdańsk. Wniosek: ujęcie w opracowaniu komunikacji zbiorowej organizowanej przez inne podmioty na podstawie zawartych przez miasto na prawach powiatu Gdańsk porozumień czy związków powiatowych / powiatowo- gminnych z uczestnictwem miasta na prawach powiatu Gdańsk.	Miasto na prawach powiatu Gdańsk jest, wg wiedzy autora, uczestnikiem co najmniej kilku porozumień międzypowiatowych dotyczących organizacji komunikacji zbiorowej. Pominięcie w Planie transportowym tej komunikacji, na którą w sposób oczywisty, na mocy zawartych porozumień (czy poprzez udział w pracach związków) m.n.p.p. Gdańsk ma wpływ, może nie tylko naruszać wiążące m.n.p.p. Gdańsk akty, ale przede wszystkim pozbawia Plan istotnej części merytorycznej. Skoro jednym z postulatów Planu jest integracja transportu zbiorowego, to współorganizowana przez m.n.p.p. Gdańsk, choć przekazana do wykonywania innemu podmiotowi (powiatowi, związkowi) część komunikacji zbiorowej powinna także zostać ujęta w Planie.	Uwaga odrzucona. Uwzględnienie połączeń regionalnych nie jest obowiązkowe do ujęcia w przedmiotowym Planie. Zdecydowano ze Plan nie obejmuje tego zakresu
227	Procedura konsultacji społecznych skierowanych wyłącznie do mieszkańców Gminy Miasta Gdańska	Wniosek: umożliwienie uczestnictwa w konsultacjach społecznych mieszkańcom wszystkich gmin (względnie dzielnic i sołectw) obsługiwanych przez komunikację zbiorową organizowaną przez Gminę Miasta Gdańsk.	Zignorowanie głosu mieszkańców innych niż Gdańsk gmin obsługiwanych prze gdańską komunikację miejską może być nie tylko naruszeniem aktów wiążących Gminę, ale przede wszystkim pozbawia Plan istotnej części wkładu merytorycznego mieszkańców obszarów obsługiwanych przez komunikację organizowaną przez Gminę Miasta Gdańsk.	Uwaga odrzucona. Konsultacje społeczne projektu Planu transportowego zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, które przewidują prowadzenie konsultacji przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, w tym przypadku Gminę Miasta Gdańska. Jednocześnie projekt dokumentu był publicznie dostępny, a możliwość zgłaszania uwag nie była ograniczona wyłącznie do mieszkańców Gdańska. Uwagi mogły być zgłaszane przez wszystkie zainteresowane osoby i podmioty, w tym mieszkańców gmin obsługiwanych przez transport organizowany przez Miasto Gdańsk.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
228	Układ sieci transportowej (s. 47-52)	Uwaga: niewłaściwa (w ocenie autora) kolejność realizacji inwestycji w sieć tramwajową nieoparta o potrzeby przewozowe lecz o nieznane, niewskazane w opracowaniu, przesłanki. Wniosek: określenie kolejności realizacji inwestycji w sieć tramwajową w oparciu o potrzeby przewozowe, zwiększenie atrakcyjności transportu (skrócenie podróży d2d), tj. umieszczenie w perspektywie budowy do 2044 następujących inwestycji: 1) połączenia między Letnicą a obszarem na zachód od al. Hallera (uzasadnienie popytowe) 2) połączenia wzdłuż al. Armii Krajowej od obecnego skrzyżowania z al. Witosa w kierunku zachodnim, w rezerwie terenowej, względnie z wykorzystaniem terenu należącego do miasta na Wzgórzu Mickiewicza po północnej stronie al. Armii Krajowej, do osiedla Wiszące Ogrody (uzasadnienie popytowe, skrócenie podróży d2d, umożliwienie realizacji parkingu P+R), 3) połączenia wzdłuż ul. Kołobrzeskiej i d. ul. Bażyńskiego (ob. Janion) zapewniającego skrócenie podróży d2d oraz obsługującego bezpośrednio (dojście piesze) obszar intensywnej zabudowy mieszkalnej na Przymorzu. Usunięcie z perspektywy budowy do 2044: 1) odcinka pomiędzy ul. Sienną a pl. Solidarności (?), tj. tzw. Nowej Wałowej wraz z tunelem pod Motławą, jako nieuzasadnionej popytu i trudnej do efektywnej obsługi zapewniającej krótkie podróże d2d z uwzględnieniem czasu oczekiwania na dwóch konkurencyjnych ciągach tramwajowych (z istniejącym i nieprzewidzianym do likwidacji ciągiem Podwala Przedmiejskiego), 2) nieuzasadniona w świetle integracji środków transportu publicznego budowa sieci tramwajowej wzdłuż linii kolejowej PKM na odcinku PKM Brętowo - PKM Strzyża, 3) nieuzasadniona w świetle celów podróży, skrócenia podróży d2d i popytu budowa sieci tramwajowej wzdłuż tzw. Nowej Abrahama na odcinku PKM Strzyża - Zaspą pętla tramwajowa.	Nieuzasadniona prognozowanym popytem (brak połączenia między Letnicą a obszarem na zachód od al. Hallera) czy spodziewanymi korzyściami zmieniającymi czas podróży d2d (połączenie wzdłuż al. Armii Krajowej, Kołobrzeskiej i d. ul. Bażyńskiego). Przeciwnie, planuje się realizację kosztownej, trudnej do atrakcyjnej obsługi wraz z istniejącymi odcinkami sieci, Nowej Wałowej wraz z tunelem pod Motławą w sytuacji, gdy prognozowane godzinne potoki w szczytach nie przekraczają pojemności jednego tramwaju (1), prawdopodobnie wyłącznie jako sposób uzyskania środków wspólnotowych na budowę połączenia drogowego ("(...) Liczymy, że realizacja tego projektu będzie możliwa po 2030 r. Umieszczenie w tunelu nitki tramwaju pozwoli miastu Gdańsk starać się o środki na realizację tego projektu z budżetu Unii Europejskiej - mówił niedawno Piotr Grzelak, wiceprezydent Gdańska (...), za: M. Brancewicz, Tunel pod Motławą. Kiedy budowa?, 19.08.2024, https://www.trojmiasto.pl/wiado-mosci/Tunel-pod-Motlawa-Kiedy-budowa-n192161.html (dostęp 13/02/2026). Inne argumenty dotyczą budowy odcinków tramwajowych wzdłuż tzw. Nowej Abrahama, gdzie rzekome uzasadnienie popytowe oparte jest o model ruchu w sposób oczywisty nieuwzględniający zmian demograficznych - przewidujący dalsze istnienie ogromnych potoków pasażerskich, których celem jest miasteczko uniwersyteckie UG oraz obszar biurowców przy SKM Przymorze a źródłem obszary tzw. Gdańska - Południe.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Plan nie określa harmonogramu realizacji poszczególnych inwestycji. Plan uwzględnia rozwój sieci tramwajowej w ul. Kołobrzeskiej, jednak jest to zależne od wyników trwających analiz studialnych dla inwestycji pn. Nowa Abrahama. Obecnie w Planie dopuszczono dwa możliwe przebiegi trasy między Wita Stwosza i al. Rzeczypospolitej - zgodnie z wynikami częściowymi STEŚ. Przyjęty poza Planem harmonogram rozwoju sieci tramwajowej nie uwzględnia trasy przez Letnicę. Uzyskane wyniki prognoz mogą być podstawą do opracowania nowego harmonogramu. Uwaga jest wewnętrznie sprzeczna np. w zakresie wniosku dot. wykreślenia N.Abrahama, gdzie wskazano wysoki potencjał tej trasy. Trasa tramwajowa w al. Armii Krajowej nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.
229	Pkt 2.9 str. 33 "Miasto rozwija się zgodnie z koncepcją miasta kompaktowego, gdzie priorytetem jest maksymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury i ograniczanie rozlewania się zabudowy."	Zapis niezgodny z prawdą. Proponuje się wykreślenie zapisu.	Miasto stale zajmuje kolejne tereny pod działalność deweloperską. Rozlewanie się miasta i zajmowanie coraz większych obszarów zieleni i nieużytków przez infrastrukturę jest na porządku dziennym.	Uwaga odrzucona. Podejmowane są również działania związane z rozwojem zagospodarowania w obszarach Dolnego Tarasu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
230	Pkt 3.2 str. 43-44 "Kolej aglomeracyjna i tramwaje będą stanowiły trzon systemu przewozowego, co uzasadnia dalsze inwestycje w rozwój infrastruktury szynowej."	Przedstawione wyżej tabele prognozowanych potoków nie wskazują na to. Spadek roli autobusów jest spowodowany planowaną likwidacją połączeń autobusowych a nie brakiem wydajności. Jest to zapis pod tezę. Należy równo traktować i inwestować we wszystkie środki transportu.	Na marginesie warto dodać, że kolej nie jest systemem transportowym finansowanym oraz organizowanym przez Miasto, zatem należy stanowczo traktować system kolei aglomeracyjnej odrębnie od autobusów i tramwajów.	Uwaga odrzucona. Połączenia kolejowe stanowią, a po wybudowaniu PKM Gdańsk Południe, stanowić będą w większym stopniu istotny element funkcjonowania sieci transportu zbiorowego w Gdańsku - nie należy zatem traktować tego systemu jako odrębnego. Należy dążyć do integracji organizacyjnej i funkcjonalnej tych systemów. Kolej aglomeracyjna i tramwaje będą stanowiły trzon - wskazują na to przedstawione tabele. Wraz z rozwojem sieci transportu szynowego, układ połączeń autobusowych będzie zmieniany przy zachowaniu ograniczonego wzrostu pracy eksploatacyjnej.
231	Pkt 4.2.1 str. 48 „Uwzględniając zakres czasowy niniejszego planu, obejmujący okres do 2044 poniżej przedstawiono opracowane przez Biuro Rozwoju Gdańska założenia rozwoju sieci infrastruktury tramwajowej do roku 2044 (...)”	Większość wskazanych inwestycji ma nikłe szanse powstania do 2044 z uwagi na ich brak sensowności, brak finansowania czy protesty społeczne. Wnioskuje o redukcję co najmniej połowy inwestycji, ewentualnie uzupełnić o informacje realistyczne, np. dotyczące powstania. prawdopodobieństwa	Wykonanie wszystkich wskazanych w tym punkcie 13 inwestycji w zakładanym horyzoncie jest nierealne. Warto wskazać, że istnieje wysokie ryzyko, że prezentowane inwestycje będą szeroko protestowane i ryzyko, że blokowane z uwagi na zbyt radykalne zmiany w tkance miejskiej.	Uwaga odrzucona. Na stan dzisiejszy przyjęto takie założenie. W przypadku konieczności zmian, Plan zostanie poddany aktualizacji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
232	Pkt 4.2.1 str. 49 „Pierwszą planowaną trasą obsługiwaną tego rodzaju pojazdami będzie trasa Gdańsk-Południe - Wrzeszcz (linia nr 1 łącząca Kowale z Wrzeszczem PKP, z opcją wydłużenia do Przymorza Wielkiego wraz z kolejnymi etapami rozbudowy sieci infrastruktury tramwajowej)."	1. Proszę o zmianę numeru linii. Linia nr 1 nigdy nie cieszyła się uznaniem W Gdańsku i nie powinna być wyznaczona do obsługi głównego ciągu. Propozycja jest użycie dotychczasowego numeru 12 w zmienionej trasie. 2. Skrócenie trasy do Wrzeszcza PKP stanowczo zmniejszy dostępność transportową. Skoro duża część trasy zostanie skrócona przez GPW to nie widzę przeszkód do wydłużenia linii do Oliwy, Jelitkowa lub Zaspy (jak linie obecne 5, 6, 12).	W mojej ocenie główną linią Jelitkowo powinna Kowale - być linia 12. Linia 1 dobrze by się sprawdziła jako linia pomocnicza np. w relacji Siedlce Przeróbka/Kliniczna w celu podbicia częstotliwości wzdłuż ulicy Kartuskiej po zabraniu linii 12.	Uwaga częściowo odrzucona Ad.1. Uwaga odrzucona - czas zmienić ten trend. Numer linii nadano roboczo. Ad.2. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
233	Pkt 4.2.1 str. 51 Buspasy "Do 2044 planuje się wyznaczenia powyższych w następujących lokalizacjach:"	ul. Spacerowa na odcinku od ul. Opackiej do węzła Wysoka (drzewa w kolizji), ul. Nowolipie Łostowicka do al. Havla (brak miejsca), ul. Jaśkowa Dolina od ul. Rakoczego do ronda Pana Cogito (będzie tramwaj), Havla od ul. Dąbrówki do przyst. "Przemyska" (niski potencjał przewozowy), ul. Czarny Dwór - od al. Hallera do ul. Kaczyńskiego (drzewa w kolizji)	Poddaję pod wątpliwość konieczność budowy buspasów we wskazanych lokalizacjach z uwagi na braki terenowe lub niski potencjał przewozowy. Niedopuszczalnym jest likwidacja istniejących pasów ruchu oraz wycinka zieleni pod buspasy.	Uwaga odrzucona. Stopień kolizyjności zostanie wyznaczony przy odpowiednich pracach projektowych lub koncepcyjnych. Każdy z buspasów powinien zostać poddany dedykowanej analizie zasadności inwestycji.
234	Pkt 4.4 str. 56 "W perspektywie do roku 2030 planowane są również inwestycje związane z zapleczem technicznym obsługi pojazdów transportu zbiorowego obejmujące"	Modernizacja pętli tramwajowej w Oliwie - wnioskuję o modernizację z poszanowaniem zadrzewień w jej orębie.	Zachowanie historycznego charakteru pętli w Oliwie, jako jednej z najstarszych w Gdańsku.	Uwaga odrzucona. Kwestia ta jest poza zakresem Planu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
235	Pkt. 4.5. str. 57 "Istotnym elementem będzie pełna integracja taryfowo-biletowa i przesiadkowa z tranportem kolejowym oraz systemami transportowymi gmin ościennych, co pozwoli pasażerom korzystać z transportu publicznego w sposób prosty i wygodny."	Wnioskuje o usunięcie zapisów.	Jako, że są to niezależnie finansowane i zarządzane systemy transportowe nie należy dążyć do ich integracji.	Uwaga odrzucona. Przyjęto strategię dążącą do wdrożenia integracji.
236	Pkt. 4.5. Rys. 4.8 Str. 58 "Mapa koncepcji połączeń transportu zbiorowego w Gdańsku w 2044 roku"	Uwagi komunikacyjne: - tramwaje: 1. Wnioskuje o likwidację ślepego zakończenia w ul. Subisława brak zasadności, utrata atrakcyjności poprzez skrócenie - trasy, tramwaje dwukierunkowe PKM 2. Nowa Abrahama - wniosek o likwidację, dublowanie z oraz nadmierne niszczenie terenów zielonych 3. Likwidacja przebiecia pod Politechnika SKM - w związku z remontem torów na odcinku Opera Bałtycka Wyspańskiego, brak zasadności kosztowej i infrastrukturalnej, wystarczy skierowanie nowej linii relacji Opera - Kliniczna - Nowy Port 4. Likwidacja połączenia wzdłuż Nowej Wałowej, brak zasadności z uwagi na omijanie centrum 5. Wniosek o powrót do budowania pętli tramwajowych obsługę jednokierunkowymi i tramwajami 6. Trasa przez Klonową i Nową Kościuszki wnoszę o usunięcie z uwagi na znaczącą ingerencję w tkankę miejską, taką relację można obsłużyć liniami 124, 127, 227 dostosowaniu do potrzeb - autobusy: - po 1. Z uwagi na dużą siatkę połączeń i brak wskazania relacji ciężko się odnieść natomiast zwracam uwagę, że pożądanym byłoby aby: - linie nie były nadmiernie skracane, wyłącznie do najbliższego węzła przesiadkowego - na terenie całego miasta (z wyłączeniem przedmieść) przystanków głębokich obsługa obejmowała minimum 2 linie autobusowe kierujące się w inne obszary miasta dając różnorodność i zwiększając elastyczność sieci transportowej.	W mojej ocenie wskazane propozycje pozytywnie wpłyną na atrakcyjność komunikacji miejskiej. Istnieje duża obawa, że wprowadzenie nowych tras tramwajowych spowoduje rozproszenie sieci i spadek atrakcyjności dla pasażerów. Np. przy powstaniu Nowej Wałowej Stogi utracą ilość połączeń Z Gdańskiem Głównym. Nie jestem w stanie sobie wyobrazić by ZTM był w stanie dołożyć dodatkowe linie. Od lat strategia opiera się wyłącznie na przierzucaniu kursów z jednych linii na inne, przykładem jest zabranie linii 2 i 4 z Łostowic po otwarciu Nowej Warszawskiej. W przypadku autobusów proszę o zachowanie ich roli i nie przierzucanie wszystkich potoków na transport szynowy.	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia. Ad.1. Odcinek ten przewidziano do realizacji wraz z budową połączenia w ul. Czarny Dwór. Odcinek na ul. Subisława umożliwi obsługę trasy zbliżonej do linii 148 przez połączenie tramwajowe. Inwestycja ta została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Ad.2. PKM obsługuje inne potoki niż tramwaj w N.Abrahama. Ad.3. Obecna infrastruktura na skrzyżowaniu ul. Klinicznej z al. Hallera ogranicza możliwość prowadzenia ruchu liniowego. Łącznik ten usprawni integrację sieci tramwajowej z SKM. Ad.4. Inwestycja ta jest związana z obsługą obszaru dynamicznie rozwijającego się Młodego Miasta. Ad.5. Obecna polityka taborowa jest ukierunkowana na tramwaje dwukierunkowe. Ad.6. Inwestycja ta została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
237	Pkt 4.5 Str. 59-60 "Priorytetem będzie transport szynowy (kolej aglomeracyjna i tramwaje) jako system o najwyższej przepustowości i niezależny od zakłóceń w ruchu drogowym. Transport autobusowy będzie odgrywać rolę uzupełniającą, zapewniając obsługę obszarów pozbawionych dostępu do sieci szynowej i dowóz pasażerów do węzłów integracyjnych."	Wniosek o zmianę zapisów poprzez zrównanie ważności środków transportu.	Zapis nieakceptowalny. Transport autobusowy pełni bardzo ważną rolę, nie można go dopuszczalnie marginalizować. Jest węzły przejeżdżanie przez integracyjne ale nie skracanie tras do najbliższego. Optymalna długość trasy autobusowej rozkładowo powinna wynosić ok. 40-50 min. Należy wziąć pod uwagę, że kolej nie należy do ZTM, co niesie za sobą konsekwencje o których wskazywałem już wcześniej.	Uwaga odrzucona. Połączenia autobusowe będą stanowiły istotny element sieci transportu zbiorowego pełniąc funkcję uzupełniającą i dowozową, a w niektórych przypadkach główną dla obszarów o ograniczonej dostępności do transportu szynowego. W przypadku ewentualnego uruchomienia połączeń w postaci metrobusów ich rola będzie jeszcze większa.
238	Pkt 4.5 Str. 60 "Wyjątkiem od powyższego mogą być linie przyspieszone (metrobus), obsługujące obszary nieobsługiwane transportem szynowym, a jednocześnie zapewniające konkurencyjny czas podróży do obszarów centralnych miasta"	Pomysł dobry. Wnioskuje o rozszerzenie oferty: linie powinny zaczynać kursy w bardzo odległych lokalizacjach takich jak: Przegalina, Olimpijska, Maćkowy, Czaple Bysewo, Nowy Port Szaniec Zachodni, Św. Wojciech, Kukawka, Kiełpino Górne następnie zatrzymywały się na kilku przystankach w obrębie dzielnicy początkowej i mając po drodze maksymalnie kilka przystanków kończyły trasę w miejscu docelowym o dużych potrzebach transportowych: Dworzec Główny, Oliwa, Wrzeszcz PKP, Port Lotniczy. Proponowana numeracja 3XX	Rozwiązanie pozwoli znacząco zwiększyć atrakcyjność i czas przejazdu komunikacją miejską.	Uwaga odrzucona. Uruchomienie połączeń metrobusów jest tematem nowym, wzbudzonym przez niniejszy Plan. Wymaga on odrębnych analiz i być może pilotaży.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
239	„Zakłada się, że układ linii autobusowych będzie modyfikowany w ślad za rozwojem infrastruktury tramwajowej i kolejowej, aby uniknąć dublowania połączeń i zoptymalizować koszty funkcjonowania systemu"	Zapis nieakceptowalny. Z tego zdania wprost wynikają cięcia transportu. Dublowanie samo w sobie nie jest problemem, ponieważ często przystanki autobusowe i tramwajowe znajdują się w innych miejscach, a trasy nawet mimo odcinków wspólnych nie są tożsame. Dłuższe trasy autobusowe zapewniają lepszą dostępność i niezawodność, gdyż standardem są niezgrane przesiadki.	Redukcja kosztów (w i tak deficytowym transporcie publicznym) nie powinna być wyznacznikiem okrajania oferty.	Uwaga odrzucona. Połączenia autobusowe będą stanowiły istotny element sieci transportu zbiorowego pełniąc funkcję uzupełniającą i dowozową, a w niektórych przypadkach główną dla obszarów o ograniczonej dostępności do transportu szynowego. W przypadku ewentualnego uruchomienia połączeń w postaci metrobusów ich rola będzie jeszcze większa.
240	„Sieć połączeń będzie stale dostosowywana do zmian w strukturze zabudowy rozmieszczenia źródeł ruchu. Proces ten obejmie modyfikacje tras, wydłużanie lub skracanie linii, wprowadzanie nowych połączeń oraz integrację z systemami transportu kolei regionalnej i aglomeracyjnej."	Wnioskuję o skracanie tras do minimum a najlepiej w ogóle.	Długie linie zapewniają lepszą dostępność.	Uwaga częściowo odrzucona. Długie trasy zapewniają lepszą dostępność, ale też większą zawodność i niższą częstotliwość. Sieć transportu zbiorowego powinna być spójna i zintegrowana. W przypadku rozbudowanej sieci transportu szynowego połączenia autobusowe powinny pełnić przede wszystkim funkcję dowozową i uzupełniającą.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
241	Pkt 8.2 Str. 82 „Z uwagi na funkcjonowanie transportu szynowego w Gdańsku, który co do zasady powinien tworzyć sieć magistralnych połączeń międzydzielnicowych charakteryzujących się krótkim czasem przejazdu i tym samym wysokim natężeniem ruchu pasażerskiego istotna jest integracja tego rodzaju połączeń z połączeniami dowozowymi, realizowanymi autobusami.”	Wnioskuje ponownie o wzrost roli transportu autobusowego. Linie takie jak 115, 120, 127, 168, 227, 262 cieszą się dużą popularnością i stanowią ważną gałąź transportową. Proszę o nie marginalizowanie ich roli do linii dowozowych.	Wzrost dostępności, trasy autobusów są inne niż tramwajów i kolei i łatwiej je dostosowywać do realnych potrzeb, więc powinny być cały czas dostępne.	Uwaga uwzględniona. Tego rodzaju linie będą pełnić rolę uzupełniającą. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
242	Pkt 11.2 Str. 98 "Włączenie kolei aglomeracyjnej do sieci miejskiego transportu zbiorowego ze szczególnym uwzględnieniem linii PKM Gdańsk Południe"	Zakres niepreferowany.	Mam poważne obawy, że uruchomienie kolei spowoduje całkowite odpuszczenie komunikacji organizowanej przez ZTM. Dla osób które nie będą chciały korzystać z kolei dojazd będzie znacząco utrudniony względem stanu bieżącego. Należy pozostawić alternatywne autobusowe. połączenia	Uwaga odrzucona. Włączenie kolei aglomeracyjnej do sieci miejskiego transportu zbiorowego zakłada pełną integrację taryfową pomiędzy autobusami, tramwajami i koleją. Brak jest obiektywnych podstaw do niechęci korzystania z kolei w takim przypadku.
243	nie wypełniono	nie wypełniono	System musi być integrowany, a nie tylko w Gdańsku, ale w całym regionie Pomorza. Wszystkie zarządy transportów miejskich, pociągi, autobusy PKS muszą mieć wspólny system sprzedaży biletów, który musi być dla podróżujących łatwy oraz zrozumiały. Bez podawania numerów linii, bez scanowania QR kodów. Bilet się kupuje na 30, 60... ilekolwiek minut i jest ważny od xy.	Uwaga uwzględniona.
244	nie wypełniono	nie wypełniono	Środki transportu nie mogą ze sobą wzajemnie konkurować. Jest bez sensu że jednocześnie można wybrać SKM/PKM, tramwaj lub autobus na tą samą drogę. Jeden system powinien być centralny (SKM+PKM), a pozostałe do niego powinny docierać. Również przesiadka musi być łatwa, żeby węzły przesiadkowe (przystanki tramwajowe, autobusowe oraz kolejowe) nie wymygały dziesięciominutowego marszu.	Uwaga uwzględniona - obecne zapisy wskazują właśnie ten kierunek.
245	nie wypełniono	nie wypełniono	Jeśli takie podstawowe rzeczy nie będą zrobione przed inwestycjami za miliony, to cały koncept przynosi więcej frustracji niż zadowolenia. Nie trzeba wymyślać koła na nowo, jest to sprawdzony system z wielu innych europejskich miast.	Uwaga uwzględniona - obecne zapisy wskazują właśnie ten kierunek.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
246	Rys. 4.6. Schemat planowanych pasów autobusowych do 2044 roku Oraz 7.2.1. Ocena funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego Oraz Rys. 7.3. Najistotniejsze cechy transportu zbiorowego	Na podstawie wyników badań przedstawionych w rozdziale 7.2.1. zostały wyciągnięte następujące wnioski: „Zauważalne jest, że najniżej ocenianymi elementami od lat pozostają punktualność i częstotliwość kursów - w 2024 r. średnia ocena punktualności autobusów wyniosła tylko 2,62 (tramwajów 3,53). (...) Podsumowując, mieszkańcy Gdańska (...) krytyczne opinie dotyczą głównie punktualności, częstotliwości i zatłoczenia w pojazdach.” Na rys. 7.3. są przedstawione wyniki badań, z których również jasno wynika, że kluczowymi aspektami transportu zbiorowego są: punktualność, duża częstotliwość kursowania i krótki czas podróży. Natomiast rys. 4.6 przedstawia znikomą ilość planowanych nowych pasów autobusowych, względem stanu na dzień dzisiejszy. Ponadto sieć wydaje się być mało spójna i prawdopodobnie nie pozwoli na przejazd autobusów tak aby uniknąć strat czasu w korkach. W jaki sposób mają zostać poprawione kluczowe i najczęściej zgłaszane przez mieszkańców aspekty transportu autobusowego, bez znacznego rozwoju sieci pasów autobusowych i nadania priorytetu dla transportu zbiorowego?	Zwiększenie zakresu i spójności planowanej sieci pasów autobusowych w celu poprawy warunków najgorzej ocenianych przez mieszkańców aspektów transportu zbiorowego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Schemat planowanych pasów autobusowych przedstawiony w dokumencie ma charakter kierunkowy i wskazuje najważniejsze odcinki, na których przewiduje się rozwój infrastruktury uprzywilejowania transportu zbiorowego. Zakres i lokalizacja nowych pasów autobusowych będą każdorazowo przedmiotem szczegółowych analiz technicznych, ruchowych i przestrzennych prowadzonych na etapie przygotowania konkretnych inwestycji oraz zmian w organizacji ruchu. Jednocześnie Plan transportowy wskazuje rozwój priorytetów dla transportu zbiorowego jako jeden z kluczowych kierunków działań na rzecz poprawy punktualności i skrócenia czasu podróży, obok działań takich jak optymalizacja układu linii, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz rozwój systemów zarządzania ruchem. Rozszerzanie sieci pasów autobusowych będzie realizowane stopniowo, w miarę możliwości przestrzennych i organizacyjnych układu drogowego miasta.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
247		Konsultacje społeczne dot. Planu transportowego I 1) Wyrażamy zadowolenie z umieszczenia w Planie dwóch ważnych dla dzielnicy inwestycji: nowej linii tramwajowej na Młodym Mieście oraz tunelu tramwajowego pod przystankiem SKM Politechnika. Ta druga inwestycja nie znajduje się wprawdzie na terenie dzielnicy, jednak znacząco może poprawić jej skomunikowanie z Górnym Wrzeszczem i Oliwą. 2) Apelujemy jednak o wykorzystanie tych inwestycji dla obsługi dzielnicy. Dlatego wnioskujemy o to, by jedna z linii komunikacyjnych obsługująca Młode Miasto jechała w stronę Kolonii Schichaua (ul. Jana z Kolna/Marynarki Polskiej), tak by zapewnić powiązanie całej dzielnicy. Ponadto wnioskujemy, by jedna z linii komunikacyjnych jadących pod SKM Politechnika kierowała się na Młyniska. Oba te zadania mogą być wykonywane jedną linią, np. jadącą w relacji Królewska Dolina (GPW/Nowa Politechniczna) - SKM Politechnika - Kolonie Schichaua - Młode Miasto. II Mapy diagnostyczne Planu potwierdzają wyspowe zanieczyszczenie hałasem Rejerowa generowanym przez Węzeł Kliniczna. Zanieczyszczenie to owocem nie tylko owocem ruchu samochodowego, lecz także samej architektury Węzła. Dlatego, zgodnie z Oświadczeniem Nr VI/6/2025 Rady Dzielnicy Młyniska, wzywamy do podjęcia działań zmierzających do likwidacji tego węzła i zastąpienia go jednopoziomym skrzyżowaniem bez wyspy centralnej. III Kardiogram liczby kursów tramwajowych wskazuje na niewykorzystanie linii tramwajowej przez Drogę Młyńską (ul. Kliniczna) przy jednoczesnym przeciążeniu Wielkiej Alei. W związku z tym wnioskujemy (zgodnie z Uchwałą Nr IX/23/2025 Rady Dzielnicy Młyniska z dnia 17 września 2025 r.), by przez Młyniska przetrasować przynajmniej 1 linię tramwajową, bądź jedną z tych jadących od strony Drogi Niedźwiednickiej (ul. Hallera), bądź jedną z linii jadących z Górnego Wrzeszcza. IV Popieramy budowę ekostrady wzdłuż magistrali kolejowej, jednak pełne wykorzystanie jej potencjału będzie możliwe dopiero po dowiązaniu jej przejściami pieszo-rowerowymi (kładki lub tunele) przez magistralę kolejową ze Starą Kolonią Schichaua i Stoczną Schichaua (Wniosek Nr IV/3/2025 Rady Dzielnicy Młyniska z dnia 22 stycznia 2025 r.). Uważamy, że powinno powstać przynajmniej 1 takie przejście, optymalnie 2.		Uwaga częściowo uwzględniona. Plan dopuszcza możliwość uruchomienia takiego połączenia. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
248	2.3.1, str. 16 - opis dzielnicy Port	W opisie dzielnicy brakuje informacji o dziedzictwie historycznym półwyspu Westerplatte - w trakcie procedowania jest wielomilionowa inwestycja dot. budowy Muzeum Westerplatte. Brakuje informacji o rekreacyjnym charakterze dzielnicy - rozbudowywana jest infrastruktura przy pętli na ul. Nowotnej, w planach jest budowa osiedla o funkcji hotelowej bezpośrednio przy plaży.	Opis dzielnicy spłyca ją do terenów przemysłowo- stoczniowych, co znacznie ogranicza sposób postrzegania dzielnicy - w ostatnim czasie poczynione zostały inwestycje i planowane są kolejne, które zmieniają charakter Wyspy Stogi.	Uwaga uwzględniona. Tekst przeredagowano.
249	Rys. 3.6 i Rys. 3.7 - str. 41 i 42, Kardiogramy rozkłady ruchu pasażerskiego	Aktualizacji danych w oparciu o inwestycje zrealizowane w najbliższym czasie.	Kardiogramy nie uwzględniają rozwoju i wypełnienia Pomorskiej Strefy Inwestycyjnej, która wygeneruje bardzo dużo miejsc pracy. Ponadto nie uwzględniają rozwoju półwyspu Westerplatte jako miejsca licznie uczęszczanego przez turystów oraz rozwoju strefy nadmorskiej w okolicy pętli przy ul. Nowotnej.	Uwaga odrzucona. Kartodiagramy przedstawiają ogólne prognozy dla miasta dla godzin szczytu dnia powszedniego. Symulacje uwzględniają te potencjały ruchotwórcze

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
250	8.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego (s.82)	Istnieje jedynie bilet metropolitalny na cały obszar obsługiwany przez ZTM Gdańsk i ZKM Gdynia. Bilety te są dość drogie, nie ma możliwości wyboru obszarów na który można kupić bilet okresowy. Przykładowo, żeby korzystać z komunikacji miejskiej ZTM Gdańsk obejmującą także gminę Pruszcz Gdański, nie ma biletu, który obejmowałby obejmowałby także korzystanie z SKM również w Sopocie (ale bez obszaru Gdyni). Powinny zostać udostępnione różne opcje do samodzielnego wyboru (np. możliwość zaznaczenia konkretnych gmin/obszarów oraz przewoźników z których pasażer chce skorzystać) przez pasażerów, a nie jedynie te ustalone przez przewoźników.	Mieszkańcy często nie korzystają z wszystkich obszarów całego Trójmiasta, ale np. mieszkają w jednej z gmin sąsiadujących lub mieszkają w jednym z miast lub gminie sąsiadujących i jeżdżą do jednego z miast w celach rozrywkowych lub usługowych np. w trakcie dni wolnych.	Uwaga odrzucona. Szczegółowe założenia sposobu integracji taryfowo-biletowej są obecnie opracowywane na poziomie metropolitalnym. Niniejszy Plan wskazuje na potrzebę i istotność wdrożenia tej integracji.
251	8.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego (s.82)	Przez różnych przewoźników bilety są droższe, jeżeli pasażerowie korzystają z różnych przewoźników. Obszar Trójmiasta jest mocno zintegrowany, bilety powinny być wspólne, a nie że jest osobny bilet na SMK, osobny na ZTM Gdańsk, osobny na ZKM Gdynia, osobny na PKM.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zgadza się. Opisana integracja usług publicznego transportu zbiorowego dąży do ujednolicenia systemu taryfowego i pełnej integracji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
252	8.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego (s.83)	Projektowanie połączeń powinno uwzględniać możliwości przesiadek oraz połączeń (także poprzez przesiadki na kolejny środek transportu) do węzłów komunikacyjnych, takich jak dworce kolejowe, przystanki PKM oraz pętle tramwajowe i ważniejsze węzły komunikacyjne.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Zgadza się. Opisana integracja usług publicznego transportu zbiorowego dąży do ujednolicenia systemu taryfowego i pełnej integracji.
253	7.2.3. Postulaty przewozowe - oczekiwania dot. poprawy oferty (s.72-73)	Należy zwiększyć częstotliwość kursowania pojazdów, zwłaszcza łączących odleglejsze dzielnice i gminy podmiejskie z większymi węzłami komunikacyjnymi w miastach.	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Plan zakłada tego rodzaju działania. Pozwoli na to m.in. Przeniesienie pracy eksploatacyjnej autobusów do obsługi dzielnic i obszarów przy granicy z gminami ościennymi po rozbudowie sieci transportu szynowego

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
254	4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem (s.57-58)	Należy zintegrować południowe dzielnice Gdańska (te w których nie ma linii tramwajowej, jak Orunia, Ś. Wojciech, Lipce, Maćkowy, Ujeścisko, Gdańsk Południe) oraz ościenne gminy, które obsługuje ZTM Gdańsk z węzłami komunikacyjnymi oraz utworzyć lokalne węzły komunikacyjne, także w ten sposób aby uniknąć nadmiernego obciążenia najbardziej uczęszczanych tras (jak Trakt św. Wojciecha). Przykładowo, obecne połączenia autobusowe łączące Trakt św. Wojciecha z pętlą Łostowice-Świątokrzyska, mają małą częstotliwość kursów, jest to jedynie autobus 113, główne węzły przesiadkowe Śródmieściu nie są połączone z pętlą Łostowice-Świątokrzyska innymi połączeniami niż tramwajowe i biegącymi innymi trasami. Dodatkowo dzielnice Chełm oraz Ujeścisko-Lostowice i Orunia Górna oraz Orunia i ciąg wzdłuż ul. komunikacyjny Trakt św. Wojciecha prawie nie są ze sobą połączone (jedynie poprzez linię tramwajową oraz jedną rzadko kursującą linię autobusową 113). Przyczynia się to do nadmiernego obciążenia kursujących linii autobusowych i tramwajowych. Alternatywne i połączenia częstsze pomogłyby rozładować tłok w komunikacji miejskiej.	Czas dojazdu oraz przesiadek wydłuża się kiedy brakuje alternatywnych połączeń, a komfort podróży w tłoku jest wątpliwy. Być może więcej połączeń alternatywnych łączących dzielnice i węzły komunikacyjne zachęciłoby większą liczbę osób do korzystania z komunikacji miejskiej zamiast samochodów.	Uwaga uwzględniona. Plan w swoim zakresie uwzględnia funkcjonowanie PKM Gdańsk Południe, która wymusi reorganizację oferty przewozowej również w obszarze Oruni i Lipiec. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
255	4.2.1. Układ sieci transportowej (s. 49-51)	Wniosek: określić, czy przystanki podwójne będące jednocześnie przystankami dostosowanymi do tramwajów o długości ok. 45 m będą posiadały użyteczną długość dwóch standardowych tramwajów (2 x ok. 32 m, tj. ponad 65 m), dwóch tramwajów wydłużonych (2 x ok. 45 m, tj. ponad 90 m) czy jeszcze inną długość.	W opracowaniu nie wskazano zależności między przystankami dostosowanymi do tramwajów wydłużonych do ok. 45 m przystankami podwójnymi	Uwaga częściowo odrzucona. Ostateczna długość peronu będzie projektowana dla każdej lokalizacji z osobna w zależności od struktury taboru obsługującego przystanek. Dodano zapis, że przystanek podwójny co do zasady ma zapewnić możliwość obsługi przystanku przez dwa tramwaje jednocześnie, co wskazuje, że jeśli dany przystanek będzie zlokalizowany w korytarzu obsługiwanym większością przez tramwaje 45-metrowe to długość przystanku powinna wynosić 90 m + rampy.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
256	4.2.1. Układ sieci transportowej (s. 49-51)	Wniosek: przystanków zrezygnować z wydłużonych (dostosowanych do taboru ok. 45 m) pojedynczych, rekomendować przebudowę budowę takich przystanków (np. na trasie GPW Migowo - Wrzeszcz p. Dolinę Królewską) do długości użytecznej ok. 65 m, tj. pozwalających obsłużyć przystanek przez jeden tramwaj wydłużony (ok. 45 m) lub dwa standardowe (2 x ok. 32 m)	Różnica pomiędzy kosztami budowy przebudowy przystanku o długości ok. 65 m względem przystanku o długości użytecznej ok. 45 m jest stosunkowo niewielka. Jednocześnie zastosowanie tego rozwiązania pozwala elastyczniej planować rozkład umożliwienie jazdy poprzez alternatywnej obsługi danego ciągu zwiększoną liczbą tramwajów standardowych (32 m) w przypadku planowej lub awaryjnej niedostępności pojazdów o długości ok. 45 m.	Uwaga odrzucona. Nie na każdym odcinkach konieczne jest wprowadzanie podwójnej obsługi przystanków. Tego rodzaju rozwiązanie powinno być zastosowane na przystankach przesiadkowych lub odcinkach o bardzo dużej liczbie kursów. Na trasie GPW wydaje się być niepożądane, aby tramwaje jeździły grupami - powinien być zachowany właściwy takt w celu ograniczenia luk między kursami.
257	4.2.1. Układ sieci transportowej (s. 51-52)	Zaplanować wyznaczenie dodatkowych pasów autobusowych na co najmniej następujących odcinkach: 1) Słowackiego - Żołnierzy Wyklętych kier. Wrzeszcz PKP na odcinku od dawnej pętli Brętowo (pierwszy fotoradar") do al. Grunwaldzkiej; 2) Żołnierzy Wyklętych Słowackiego na odcinku od al Grunwaldzkiej do skrzyżowania z ul. Potokową i Góralską (w tym wykorzystanie obecnego prawoskrętu między linią kolejową a ul. Góralską) wraz z wydłużeniem do obecnej zatoki przystankowej przy ul. Słowackiego kier. Firoga; 3) ul. Potokowa kier. Niedźwiednik na odcinku od skrzyżowania z ul. Rakoczego do skrzyżowania z ul. Słowackiego; 4) ul. Rakoczego kier. Kartuska na odcinku od linii kolejowej do skrzyżowania z ul. Bulońską (wjazd na obecny trambuspas); 5) ul. Słowackiego na odcinku od granicy lasu do ul. Złota Karczma w kierunku Klukowo Złota Karczma pętla z wykorzystaniem obecnej zatoki oraz utworzeniem azylu do skrótu z ul. Słowackiego w ul. Złota Karczma (w lewo); 6) ul. Stary Rynek Oliwski - Opata Rybińskiego kier. Oliwa PKP na odcinku od ul. Kwietnej do okolic obecnego przystanku Oliwa 08 z wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego (pasy do skrętów, zmniejszonej szerokości pasów ruchu i ich asymetrii) miejscowymi ograniczeniami w przypadku braku możliwości jego wyznaczenia; 7) ul. Jaśkowa Dolina kier. Wrzeszcz PKP na odcinku od skrzyżowania z ul. Batorego do skrzyżowania z ul. Matejki z umożliwieniem skrętu w prawo z ul. Jaśkowa Dolina w ul. Matejki dla ruchu ogólnego; 8) al. Grunwaldzka na odcinku od skrzyżowania z ul.	Ad. 1 - 9. Wyznaczenie wskazanych pasów autobusowych utworzy sieć wysokojakościowego i wysokowydajnego systemu infrastruktury dostępnego dla pojazdów gdańskiej komunikacji miejskiej, komunikacji zbiorowej, której organizację m.n.p.p. Gdańsk przekazało innym podmiotom oraz komunikacji regionalnej organizowanej przez inne podmioty. Istotnie zwiększy to prędkość komunikacyjną na stosunkowo długich i obciążonych ruchem ogólnym odcinkach, a co za tym idzie, istotnie zmniejszy czas podróży d2d i zwiększy konkurencyjność połączeń autobusowych, które nie mogą być substytuowane siecią komunikacji szynowej względem komunikacji indywidualnej. Nadto: Ad. 1 - 5, 13. Proponowane rozwiązanie zapewnia zbliżone czasy podróży d2d w relacjach, które miałyby być obsługiwane tramwajem wzdłuż tzw. Nowej Abrahama i linii kolei PKM. Zupełnie inna skala środków inwestycyjnych niż budowa linii tramwajowej i zapewnienie taboru do jej obsługi wraz z możliwością zapewnienia wyższej częstotliwości kursów autobusowych przy tych samych nakładach operacyjnych (względem tramwaju) dodatkowo uzasadnia proponowane rozwiązania. Umożliwia ono także zaniechanie inwestycyjnie kosztownej i operacyjnie budowy tramwaju wzdłuż tzw. Nowej Abrahama. Ad. 6, 11, 12. W Planie proponuje się jedynie wyznaczenie pasa autobusowego na tzw. odcinku leśnym ul. Spacerowej. Jego wyznaczenie wyłącznie na tym odcinku nie zapewnia powstania spójnego, wysokojakościowego połączenia między Osową i Chwaszczynem a Oliwą, konkurencyjnego dla transportu indywidualnego z uwagi powstawanie zatorów także na pozostałych odcinkach. Proponowane rozwiązanie tworzy kompleksowy korytarz wysokowydajnego transportu publicznego prostopadły do linii komunikacji szynowej. determinować Fakt nieuwzględnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowej przy przebudowie ul. Kielnieńskiej nie powinien pozostawienia tego obszaru bez interwencji uatrakcyjniającej transport publiczny aż do 2044 r. ad. 7-10.	Uwaga odrzucona. W Planie przedstawiono obecne założenia dotyczące rozwoju systemu pasów dla autobusów. Dalszy rozwój systemu poza wskazanymi lokalizacjami jest możliwy jednak wymaga dodatkowych analiz dotyczących ich zasadności oraz możliwości technicznych. Zaproponowane w uwadze lokalizacje zostaną poddane analizom.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
		Dmowskiego do skrzyżowania z ul. Lendziona (z umożliwieniem skrętu w prawo / zjazdem na miejsca parkingowe dla ruchu ogólnego); 9) ul. Kartuska na odcinku od skrzyżowania z ul. Otomińską do skrzyż. z ul. Nowatorów obustronnie, z wykorzystaniem istniejących prawoskrętów umożliwieniem skrętu w prawo dla ruchu ogólnego; 10) ul. Kartuska i inne ulice (do ustalenia) w tzw. Gdańsk Południe w obszarze skrzyżowań poprzez wyznaczenie buspasów wraz z prawoskrętami i umożliwieniem wjazdu w zatoki położone za skrzyżowaniem bez powrotu na pas do jazdy wprost; 11) ul. Spacerowa, (dawna Sopocka), Kielnieńska na odcinku od Obwodnicy Trójmiasta do granicy miasta kier. Chwaszczyno; 12) ul. Kielnieńska, (dawna) Sopocka, Spacerowa na odcinku od linii kolejowej Gdynia Kościerzyna do Obwodnicy Trójmiasta kier. Oliwa PKP; 13) ul. Rakoczego od pętli autobusowej Brętowo PKM do skrzyżowania z ul. Potokowa.	Niskoinwestycyjne propozycje rozwiązań znacznie przyspieszających czas przejazdu i jednocześnie w niewielkim stopniu ograniczających ruch ogólny uatrakcyjnią korzystanie z komunikacji zbiorowej względem indywidualnej komunikacji poprzez punktowe lub korytarzowe omijanie zatorów.	
258	4.2.1. Układ sieci transportowej (s. 49-52)	Wprowadzić jako zasadę ogólną budowę nowych inwestycji tramwajowych oraz jako zasadę zalecaną przebudowę istniejących ciągów torowisk W formie umożliwiającej korzystanie z pasa torowiska także autobusom i pojazdom uprzywilejowanym.	Niezrozumiałe jest ograniczenie przestrzeni wykorzystania wysokowydajnego transportu w postaci wydzielonych od ruchu ogólnego torowisk wyłącznie do komunikacji tramwajowej. W mojej ocenie, każda nowa inwestycja tramwajowa lub przebudowa winna pozwalać na wykorzystanie pasa torowiska także przez inne pojazdy komunikacji zbiorowej oraz pojazdy uprzywilejowane. Powinno to być zasadą, od której mogą istnieć wyłącznie wysoko uzasadnione wyjątki jak np. brak możliwości poszerzenia pasa torowiska do normatywów drogowych (autobusowych) w obszarze zabudowy zabytkowej czy istnienie równoległego odrębnego wydzielonego pasa autobusowego.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju rozwiązanie jest kosztowne. Nie na każdym odcinku sieci tramwajowej jest to uzasadnione funkcjonalnie i ekonomicznie. Wraz z rozwojem sieci tramwajowej (dla nowych odcinków) analizuje się zasadność takiego rozwiązania. Przykładowo nowy odcinek sieci w ul. Czarny Dwór zakłada budowę pasów autobusowo-tramwajowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
259	Całość opracowania	Uwaga: projekt Planu jest obarczony błędami merytorycznymi a konsultacje nie obejmowały mieszkańców gmin obsługiwanych gdańską komunikacją miejską innych niż Miasta Gdańsk. Wniosek: korekta projektu Planu i poddanie merytorycznie poprawnego projektu do ponownych konsultacji społecznych, wW których uczestniczyć będą mogli także mieszkańcy pozostałych gmin obsługiwanych przez gdańską komunikację miejską.	Patrz: uzasadnienia w Fomularzu konsultacyjnym-1 przesłanym w godzinach porannych 13/02	Uwaga odrzucona. Plan dotyczy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w obszarze Miasta Gdańska i nie planuje się rozszerzenia zakresu konsultacji

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
260	4.2.2. Węzły integracyjne - tabela Tab. 4.3. Wykaz węzłów integracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku (s. 52-55)	Uwaga: całkowite pominięcie autobusowej komunikacji regionalnej, dalekobieżnej krajowej i międzynarodowej. Wniosek: uzupełnienie treści tabeli oraz wniosków i rekomendacji o tę komunikację. W szczególności: 1) ustalenie roli węzłów przystanków Wrzeszcz PKP, Galeria Bałtycka, Hala Olivia", Śródmieście SKM, Mostek / Brama Żuławska, Dworzec Gl. (PKP), Lostowice Świętokrzyska, Hotel Novotel wykorzystywanych autobusową innych przez komunikację regionalną i ponadregionalną lub wskazanych przez akty prawa przystanków lokalnego komunikacyjnych dostępnych dla przewoźników (nie-operatorów) komunikacji autobusowej; 2) ustalenie minimalnych i pożądanych standardów infrastruktury dla tych węzłów, przystanków.	Niezrozumiałe jest zignorowanie roli autobusów regionalnych i ponadregionalnych dla ustalenia kategorii węzłów I przystanków zintegrowanych oraz brak ich prezentacji w tabeli 4.3. Niezrozumiałe jest niewskazanie minimalnego I pożądanego standardu infrastruktury dla tych węzłów I przystanków. Niezrozumiałe jest niewskazanie roli tych węzłów/przystanków dla integracji transportu.	Uwaga odrzucona. W Planie uwzględniono m.in. węzeł Kowale, Śródmieście itd., które w swoim zakresie będą obsługiwały również połączenia regionalne.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
261	4.2.2. Węzły integracyjne - tabela Tab. 4.3. Wykaz węzłów integracyjnych w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku (s. 52-55)	Wniosek: stworzenie dodatkowej kategorii lub umieszczenie kategorii węzły zintegrowane" istotnych węzłów przesiadkowych, które nie są obsługiwane komunikacją szynową względnie miejsc, w których może następować transfer z komunikacji indywidualnej do komunikacji zbiorowej poprzez wykorzystywanie parkingów P+R, B+R. Dotyczy to przykładowo takich przystanków/węzłów jak: 1) Potokowa autobus regionalny + autobus miejski, z przewagą autobusu wykorzystywany miejskiego, znacznie intensywniej niż rzekomy węzeł Niedźwiednik PKM; 2) Klukowo- autobus miejski + P+R+B+R; 3) Sopocka/Barniewicka - autobus miejski +B+R, w przyszłości także autobus regionalny; 4) Owczarnia/Wodnika - autobus miejski + P+R + B+R, przyszłości także autobus regionalny;- 5) Chwaszczyno (centrum wsi) autobus miejski + B+R+ autobus regionalny; 6) Banino Pszenna - autobus miejski + autobus regionalny; 7) Banino (centrum dawnej wsi) - autobus miejski+B+R+ autobus regionalny; 8) Rębichowo (centrum dawnej wsi) autobus miejski + B+R+ autobus regionalny; 9) Bysewo-autobus miejski +B+R + autobus regionalny; 10) Nowatorów- autobus miejski + B+R+ autobus regionalny; 11) Brama Żuławska / Akademia Muzyczna Łąkowa - autobus miejski autobus regionalny + autobus ponadregionalny (?) + tramwaj +B+R; 12) Gościnną / Sandomierska autobus miejski + autobus regionalny + autobus ponadregionalny (?) + B+R; 13) Starogardzka / Borkowo skrzyżowanie autobus miejski + autobus regionalny + B+R; 14) Przywidzka Szadółki / Leszczynowa autobus miejski + autobus regionalny (?) + B+R; 14) Sucharskiego / Siennicka w zależności od przebiegu linii autobusowych na Wyspie Stogi oraz przywrócenia komunikacji tramwajowej na Wyspie Stogi) tramwaj autobus miejski (+ B+R); 15) Niepołomnicka autobus miejski + autobus regionalny (?) + B+R; i inne, do zdefiniowania. Dla tej kategorii węzłów / przystanków należy przewidzieć wyższy standard infrastruktury niż dla pozostałych przystanków autobusowych niebędących węzłami/przystankami zintegrowanymi.	Całkowicie pominięto w opracowaniu rolę istotnych węzłów przesiadkowych nieobsługiwanych komunikacją szynową, z niezrozumiałych dla mnie przyczyn. Pominięto także część węzłów przesiadkowych posiadających (przynajmniej poza okresami awarii infrastruktury mostowej) dostęp do komunikacji szynowej. Z uwagi na istotny popyt oraz zwykle integrację między (co najmniej) transportem regionalnym i transportem miejskim, wskazanie tych węzłów (przystanków zintegrowanych) oraz określenie minimalnego (pożądanego) standardu infrastruktury jest pożądane.	Uwaga odrzucona. Na sieci występuje wiele istotnych punktów przesiadkowych. Zastosowane w Planie podejście zakłada wyróżnienie przystanków najistotniejszych, dla których przyjęto m.in. kryterium obsługi transportem szynowym.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
262	4.5.Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem (s. 57-60)	Uwaga: fragment opracowania wewnętrznie niespójny. Wniosek: uspojnić	Zgodnie z treścią opracowania "(...) Planowane działania obejmują w szczególności: -skrócenie czasu podróży dzięki optymalizacji tras i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego, -zwiększenie częstotliwości kursowania, szczególnie w godzinach szczytu przewozowego, - integrację usług przewozowych różnych środków transportu w ramach jednego systemu, - koordynację oferty w skali regionalnej, obejmującą także gminy sąsiednie. (...) " Tymczasem w tab. 4.4. "Praca eksploatacyjna pojazdów transportu zbiorowego w sieci transportowej ZTM Gdańsk do 2044 roku" liczba wozokilometrów postulowana do wykonania w 2044 r. w trakcji autobusowej jest niemal identyczna co w 2024 r. Tym samym, w sposób oczywisty nie nastąpi: zwiększenie częstotliwości kursowania oraz koordynacja oferty w skali regionalnej obejmującej także gminy sąsiednie (patrz: 26)	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty.
263	5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej W Gdańsku i gminach objętych planem (s. 57-60)	Wniosek: określenie pożądanych standardów (częstotliwości, taboru) dla poszczególnych linii / grup linii komunikacyjnych	Opracowanie nie określa minimalnych ani pożądanych standardów obsługi poszczególnych linii / grup linii komunikacyjnych.	Uwaga odrzucona. Plan transportowy ma charakter dokumentu strategicznego i zgodnie z art. 12 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sieć komunikacyjną oraz standardy obsługi, natomiast nie stanowi dokumentu operacyjnego w zakresie szczegółowego wykazu linii i ich częstotliwości. Szczegółowa organizacja oferty przewozowej, w tym przebiegi linii i takty kursowania, należy do kompetencji organizatora transportu i podlega bieżącej optymalizacji w zależności od potrzeb przewozowych oraz uwarunkowań finansowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
264	Całość/ uwaga ogólna	a/ Uwzględnienie w dokumencie zapisów finalnej wersji Planu ogólnego gminy, b/ Przesunięcie procedowania i przyjmowania tego dokumentu w terminie po przyjęciu Planu ogólnego gminy	Przedstawiony do zaopiniowania Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025- 2044 (dalej: PZRPTZ) zawiera istotny mankament o charakterze systemowym, który podważa zasadność jego przyjmowania jako kluczowego dokumentu strategicznego na tak długi horyzont czasowy. W obecnym kształcie PZRPTZ opiera się na ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które w najbliższym czasie ma zostać zastąpione przez opracowywany i procedowany Plan ogólny gminy, sporządzany na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z późn. zm.), w brzmieniu nadanym nowelizacją z 2023 r. Zgodnie z przyjętym przez ustawodawcę modelem systemu planowania przestrzennego to właśnie plan ogólny będzie aktem prawa miejscowego o charakterze nadrzędnym wobec innych dokumentów planistycznych i strategicznych gminy, w tym dokumentów sektorowych. W tej sytuacji należy wskazać, że przyjęcie PZRPTZ przed uchwaleniem Planu ogólnego obarczone jest wysokim ryzykiem jego szybkiej dezaktualizacji. Ostateczny kształt Planu ogólnego - w tym rozwiązania wynikające z szeroko zakrojonych konsultacji społecznych -- może bowiem wymagać sporządzenia nowej wersji PZRPTZ albo jego daleko idącej aktualizacji. Taki tryb działania pozostawałby w sprzeczności z zasadą racjonalności i ekonomiki planowania, a także z zasadą spójności dokumentów strategicznych jednostki samorządu terytorialnego. Z punktu widzenia hierarchii aktów planistycznych oraz standardów prawidłowej legislacji lokalnej oczywiste jest, że dokument nadrzędny powinien zostać przyjęty przed dokumentem o charakterze wykonawczym lub sektorowym. Zachowanie tej kolejności zapewniłoby zgodność PZRPTZ z ustaleniami Planu ogólnego, w szczególności tymi, które zostaną wypracowane w toku konsultacji społecznych prowadzonych na szeroką skalę. Przyjęcie PZRPTZ na obecnym etapie może ponadto w praktyce utrudnić procedowanie Planu ogólnego. Istnieje realne ryzyko, że uchwalenie dokumentu transportowego zostanie potraktowane jako przesądzające określone kierunki rozwoju przestrzennego miasta, co może ograniczać gotowość do wprowadzania zmian - również tych zgłaszanych w toku konsultacji społecznych. Doświadczenie funkcjonowania administracji publicznej wskazuje, że modyfikowanie dokumentu bezpośrednio po jego uchwaleniu napotyka istotny opór organizacyjny i decyzyjny. Mając powyższe na uwadze, należy w naszej opinii wstrzymać prace nad PZRPTZ do czasu uchwalenia Planu ogólnego, tak aby zapewnić pełną zgodność dokumentów oraz trwałość przyjmowanych rozwiązań strategicznych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Plan transportowy jest dokumentem sektorowym sporządzanym na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i określa zasady organizacji oraz kierunki rozwoju transportu zbiorowego w mieście. Przy jego opracowaniu uwzględniono obowiązujące dokumenty strategiczne i planistyczne miasta. Jednocześnie zakłada się zapewnienie spójności Planu transportowego z dokumentami planowania przestrzennego, w tym z opracowywanym Planem ogólnym gminy. W przypadku wprowadzenia istotnych zmian w polityce przestrzennej miasta wynikających z przyjęcia Planu ogólnego, zapisy Planu transportowego będą mogły zostać odpowiednio zaktualizowane.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
265	Ocena poziomu hałasu w Gdańsku opiera się na Strategicznej Mapie Hałasu miasta Gdańska z 2022 roku (SMH Gdańsk, 2022), opracowanej przez firmę BMTcom Sp. z o.o. Mapa ta stanowi kluczowe narzędzie, które jasno pokazuje, gdzie wzdłuż głównych dróg i linii poziom hałasu przekracza dopuszczalne normy. Zgodnie z nią, w całym mieście odnotowuje się przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu pochodzącego zarówno z transportu drogowego, jak i szynowego (kolejowego i tramwajowego), co szczegółowo przedstawia tab. 2.16.	Wnoszę o uzupełnienie kryteriów oceny uciążliwości hałasu emitowanego przez tabor tramwajowy o wskaźnik Lmax (maksymalny poziom dźwięku A), jako niezbędne uzupełnienie stosowanych dotychczas wskaźników długookresowych (LDWN oraz LN). Proszę o wprowadzenie do Planu zapisów obligujących operatora transportu oraz zarządcę infrastruktury do prowadzenia pomiarów kontrolnych uwzględniających Lmax i dostosowania strategii ochrony przed hałasem do rzeczywistych wartości szczytowych występujących w gęstej zabudowie mieszkaniowej.	1. Niereprezentatywność wskaźników średnich: Obecnie stosowane wskaźniki LDWN i LN opierają się na średniej energii akustycznej rozłożonej w czasie. W przypadku transportu tramwajowego, gdzie ruch ma charakter cykliczny i punktowy (np. przejazd składu co 10 minut przez ok. 15 sekund), wysokie poziomy emisji (często przekraczające 80-85 dB) są matematycznie „maskowane” przez okresy ciszy pomiędzy kursami. Powoduje to, że oficjalne mapy akustyczne nie oddają realnego stopnia uciążliwości i stresu akustycznego mieszkańców. 2. Zjawisko „szczytów akustycznych”: Badania psychoakustyczne oraz wytyczne WHO wskazują, że to nagłe zdarzenia o wysokim natężeniu (Lmax), a nie szum tła, są główną przyczyną tzw. efektu wybudzenia oraz negatywnych skutków zdrowotnych (skoki ciśnienia, stres). Dla organizmu ludzkiego kluczowa jest amplituda skoku dźwięku ponad tło, a nie jego średnia dobową wartość. 3. Standardy międzynarodowe: Wnoszę o uwzględnienie dobrych praktyk stosowanych m.in. w Niemczech (norma DIN 4109) czy Szwajcarii, gdzie poziom Lmax jest podstawą do projektowania zabezpieczeń akustycznych (np. ekranów, smarownic stolarki okiennej), torowych, wymiany szczególnie w porze nocnej, aby zapobiegać przekraczaniu progu przebudzenia (często definiowanego jako Lmax > 45 dB wewnątrz sypialni). 4. Specyfika hałasu szynowego: Hałas tramwajowy charakteryzuje się często emisją dźwięków o wysokiej częstotliwości (pisk kół na łukach, uderzenia na rozjazdach). Wskaźnik Lmax pozwoli na rzetelną identyfikację miejsc wymagających natychmiastowej interwencji technicznej (np. szlifowania szyn), których wskaźnik LDWN nie wykazuje jako obszarów przekroczeń norm. Problem dotyczy szeregu odcinków w Gdańsku (ze znanych mi to m.in. Władysława IV, Mickiewicza, Grunwaldzka przy Wysepce), gdzie stan torowiska generuje impulsy akustyczne o charakterze uderzeniowym.	Uwaga nieuwzględniona. W Planie transportowym wykorzystano dane pochodzące ze Strategicznej Mapy Hałasu, opracowanej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego, które określają stosowanie wskaźników długookresowych LDWN oraz LN do oceny oddziaływania hałasu w środowisku. Dokument ten nie stanowi narzędzia do prowadzenia szczegółowych pomiarów akustycznych ani do określania metodologii ich wykonywania. Kwestie dotyczące stosowania dodatkowych wskaźników akustycznych, w tym Lmax, mogą być analizowane w ramach specjalistycznych badań lub opracowań z zakresu ochrony środowiska akustycznego, jednak wykraczają poza zakres Planu transportowego.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
266	s. 43 Tab. 3.5. Prognoza udziału transportu zbiorowego w bimodalnym podziale zadań przewozowych do 2044 r.	Brak analizy retrospektywnej jako podstawy dla prognozowanego bimodalnego podziału zadań przewozowych. Należy uzupełnić opracowanie o zestawienie historycznych danych z prognozowanymi (np. na jednym wykresie liniowym). Pozwoli to na wizualne i merytoryczne potwierdzenie, że przyjęta ścieżka wzrostu/spadku jest spójna z kierunkiem rozwoju systemu transportowego i opiera się na rzeczywistych mechanizmach rynkowych, a nie jedynie na teoretycznym modelu.	Obecna prognoza przedstawia docelowy udział transportu zbiorowego w izolacji od procesów zachodzących w ubiegłych latach. Aby prognoza była uznana za wiarygodną i uzasadnioną, niezbędne jest dodanie tła historycznego (analizy trendu z lat poprzednich), co pozwoli na: 1. Uwiarygodnienie dynamiki zmian: Bez pokazania, czy w ostatnich 5-10 latach udział transportu zbiorowego rósł, spadał, czy trwał w stagnacji, nie można ocenić, czy prognozowany skok jest realistyczny (wynika z kontynuacji trendu) czy jest jedynie "życzeniowym" założeniem planistycznym. 2. Wykazanie korelacji (Przyczyna -> Skutek): Tło pozwoli wykazać, jak dotychczasowe inwestycje wpłynęły na podział zadań. Jeśli prognoza zakłada wzrost, a tło pokazuje dotychczasowy spadek, konieczne jest wskazanie konkretnego "punktu zwrotnego" (np. budowa nowej linii, zmiana polityki parkingowej), który ten trend odwróci. 3. Eliminację błędu ekstrapolacji: Analiza tła pozwala sprawdzić, czy prognoza uwzględnia nasycenie rynku (np. czy wzrost liczby samochodów w poprzednich latach już wyhamował, co sprzyjałoby transportowi zbiorowemu).	Uwaga odrzucona. Uzyskane wyniki dla prognoz uzyskano na podstawie symulacji wykonanych z wykorzystaniem Transportowego Modelu Symulacyjnego Miasta Gdańska. Model ten nie analizuje trendu, a zmienność zachowań transportowych mieszkańców. Uzyskane wartości wynikają z rozwoju sieci drogowej, oferty transportu zbiorowego, zagospodarowania przestrzennego i innych czynników.
267	S. 49 Rys. 4.3. Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego w Gdańsku do roku 2044.	Autor rezygnuje z realizacji do 2044 r. odcinka trasy tramwajowej od pl. Komorowskiego do al. Grunwaldzkiej przez ul. Wyspiańskiego i Miszewskiego ważnego połączenia tramwajowego widocznych na schemacie Rys. 4.2. Schemat rozwoju systemu transportowego Miasta Gdańska - Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. ze Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. Należy przywrócić go do realizacji w jak najkrótszej perspektywie	Połączenia tramwajowe od pl. Komorowskiego do al. Grunwaldzkiej przez ul. Wyspiańskiego i Miszewskiego ma kluczowe znaczenie dla trasy GPW i stanowi znacznie tańsze i prostsze rozwiązanie niż wybrany do realizacji łącznik przez ul. Hynka wymagający budowy wiaduktu łączącego się ze stromym podjazdem skierowanym do niego prostopadle.	Uwaga odrzucona. Przyjęty harmonogram zakłada realizację połączenia przez ul. Klonową, a trasę w ul. Miszewskiego w późniejszym czasie.. Wariant ten ma tę zaletę, że umożliwia integrację z koleją aglomeracyjną i regionalną.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
268	s. 49 Rys. 4.3. Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego W Gdańsku do roku 2044.	Niezrozumiałe i nieopisane w legendzie oznaczenie na planie - linia kropkowana. Na al. Grunwaldzkiej w Oliwie i na ul Kołobrzeskiej Dodać oznaczenie	Konieczne uzupełnienie ich znaczenia dla wyjaśnienia i umożliwienia ponownej w pełni zrozumiałej analizy kluczowej mapy tego opracowania	Uwaga uwzględniona.
269	s. 49 Rys. 4.3. Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego w Gdańsku do roku 2044.	Autor rezygnuje z realizacji do 2044 r. odcinka trasy tramwajowej w rezerwie trasy Nowej Politechnicznej na odcinku od ul. Wileńskiej do al. Adamowicza ważnego połączenia tramwajowego widocznych na schemacie Rys. 4.2. Schemat rozwoju systemu transportowego Miasta Gdańska - Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. ze Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. Należy przywrócić go do realizacji w jak najkrótszej perspektywie	Połączenia tramwajowe w rezerwie trasy Nowej Politechnicznej na odcinku od ul. Wileńskiej do al. Adamowicza ma kluczowe znaczenie dla połączenia Gdańska Południe Z Wrzeszczem i stanowi znacznie szybsze tańsze i prostsze rozwiązanie niż wybrany do realizacji łącznik przez Morenę	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy GPW, a trasę w Nowej Politechnicznej w późniejszym czasie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
270	s. 49 Rys. 4.3. Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego w Gdańsku do roku 2044.	Autor rezygnuje z realizacji do 2044 r. odcinka trasy tramwajowej do nowej zabudowy Letnicy przez planowany odcinek na przedłużeniu Nowej Kościuszki i na al Płazyńskiego na odcinku od al. Hallera do al. Marynarki Polskiej ważnego połączenia tramwajowego widocznych na schemacie Rys. 4.2. Schemat rozwoju systemu transportowego Miasta Gdańska-Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. ze Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. Należy przywrócić go do realizacji w jak najkrótszej perspektywie	Połączenia tramwajowe z Letnicą ma kluczowe znaczenie dla połączenia tej gęsto zaludnionej dzielnicy z Wrzeszczem i innymi dzielnicami dolnego tarasu. Pominięcie jego jest nie do przyjęcia.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy przez Letnicę w późniejszym czasie.
271	s. 49 Rys. 4.3. Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego w Gdańsku do roku 2044.	Autor rezygnuje z realizacji do 2044 r. odcinka trasy tramwajowej GPW przez ul. Do Studzienki i zgodnie z łamiącą prawo i zasady racjonalnej gospodarki decyzją prezydent Dukiewicz umieszcza ją na ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. Wariant Przez ul. Do Studzienki widocznych jest na schemacie Rys. 4.2. Schemat rozwoju systemu transportowego Miasta Gdańska-Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus. ze Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus.	Zdajemy sobie sprawę z uwarunkowań realizacji zamówienia opracowania, ale i tak domagamy się powrotu do pierwotnego kształtu trasy.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto wariant przebiega przez BGW.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
272	s. 45 Oferta tramwajowa z uwagi m.in. na kształt sieci infrastruktury szynowej. ale również ze względu na wielkość popytu, największą liczbę kursów oferuje na ciągu od pętli Strzyża przez al. Grunwaldzką, al. Zwycięstwa i Dworzec Główny do przystanku przy ul. Wileńskiej na Chełmie.	Nie znamy intencji Autorów ale wymagana jest poprawka, być może chodziło o ul. Wilanowską	Ul. Wileńska nie znajduje się na Chełmie	Uwaga uwzględniona
273	s. 61 Dane ludnościowe - przypisane do siatki heksagonalnej (0,5 ha) na podstawie danych meldunkowych z 2024 roku (populacja: 487 tys.),	Czy Autorzy posiadają dane meldunkowe dla tak dużej populacji Gdańszczan (487 tys.) i czy są one gdzieś podzielone na siatkę heksagonalną Prosimy o podanie danych źródłowych	Wg. Naszych danych w Gdańsku zameldowane jest niespełna 430 tys. osób a liczba ludności ok. 490 tys. wynika nie z danych meldunkowych a innych rachub (opartych o dane nie meldunkowe - spis powszechny i ewidencje narodzin i zgonów.	Uwaga w formie opinii/pytania Heksagonalna struktura przestrzenna wynika z oficjalnych danych meldunkowych dla Gdańska (ok.430tys), których wartość została rozszerzona do populacji z oficjalnych danych GUS (ok.490 tys)

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
274	Rozdział 4.2.1/str. 48 Brak jakichkolwiek informacji o szybkim tramwaju na trasie W-Z	Przywrócenie idei budowy szybkiego tramwaju (ewentualnie buspasu (metrobus)) na trasie W-Z zamiast ekostrady rowerowej.	Odejście od idei szybkiego tramwaju, którego rezerwa istnieje już od czasów PRL, jest niezwykle krótkowzrocznym pomysłem, który podobnie jak wiele innych w przeszłości (np. zabudowa południa bez infrastruktury szynowej) odbije się na szkodę dla naszego miasta. W przyszłości byłaby to rzecz, która mogłaby się wydawać atrakcyjną alternatywą dla mieszkańców kokoszek, by rzeczywiście zamienić auto, na transport publiczny. Teraz może ta inwestycja wydawać się nierentowna i bez sensu, ale 1. Transport publiczny nie ma być rentowny z założenia, 2. Trzeba by było traktować ten odcinek jako długoterminową inwestycję, która wyprzedzi budowę nowych osiedli. Tym bardziej źle wygląda cała ta sprawa, jako że pomysł wykorzystania rezerwy pod kontynuację ekostrady, padł od garstki ludzi, którzy nie życzą sobie trasy rowerowej pod oknami. Z całym szacunkiem, ale wiele osób musi radzić sobie z hałasem aut i o wiele cichszym hałasem tramwajów, więc nie widzę żadnego solidnego argumentu, który miałby działać za poświęceniem rezerwy tramwajowej na ten projekt, patrząc na to, że jazda rowerem nie tworzy prawie żadnego hałasu. Mieszkańcy Wzgórza Mickiewicza muszą zrozumieć, że żyją w mieście, gdzie trzeba iść na kompromisy i nie mogą decydować za całe miasto, które przez tę decyzję, może być tylko bardziej zakorkowane w przyszłości. Nie rozumiem czemu miasto, które potrafi uparcie stawiać czoła niechętnym tramwajowi mieszkańcom ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego, nagle poddaje się jednej małej dzielnicy w temacie zwykłej trasy rowerowej. Trasy rowerowej, której istnienie na środku jezdni, nie budzi poczucia bezpieczeństwa, co tylko zniechęci ludzi do transportu rowerowego. Jeszcze więcej złego smaku dodaje fakt, że wiceprezydent Gdańska mieszka w dzielnicy Wzgórze Mickiewicza, przez co całość nie wygląda jako decyzja podparta badaniami i konsultacjami, a niechęcią do budowy czegokolwiek dla miasta blisko swojego domu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa wzdłuż Armii Krajowej została usunięta z dokumentów planistycznych w roku 2007. W Planie znajduje się zapis dotyczący potencjału obsługi tej trasy poprzez Metrobus.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
275	Polityka taryfowa, rozdział 4.5, str. 59	Wspólna taryfa transportu zbiorowego w całym trójmieście i trójmieście kaszubskim	Ogólnie opisana strategia wspólnej taryfy w kilku zdaniach ani nie dotyka podstaw problemu, ani nie proponuje konkretnych rozwiązań, co w perspektywie następnych prawie dwóch dekad nie brzmi dobrze. Mimo, że jednym z kluczowych rozwiązań dla atrakcyjności transportu zbiorowego, jest prostota taryfy, tak jedyne co można powiedzieć o niej na terenie naszej metropolii, to chaos. Mamy trzech różnych przewoźników transportu miejskiego z osobnymi taryfami (ztm Gdańsk, zkm Gdynia, mzk Wejherowo) oraz dwie osobne spółki kolei aglomeracyjnej/regionalnej, czyli pkm oraz skm. Oczywiście mamy też cały pakiet biletów metropolitarnych, który nie dość, że jest skomplikowany dla nowego mieszkańca/turysty, to jeszcze oferuje bilet 75-minutowy tylko na telefonie, co wyklucza osoby starsze, nieobyte technologicznie oraz przejezdne bez aplikacji, gdzie taki bilet byłby atrakcyjną opcją. Same wyniki badania dotyczącego wiedzy na temat darmowej kolei na terenie Gdańska pokazuje jak niepotrzebnie skomplikowanym systemem jest transport zbiorowy na terenie metropolii, czemu nie pomaga nowo wprowadzony system fala, który jak wiemy, nie ułatwia orientacji taryfowej oraz nie działa, jak trzeba. Zamiast tracić pieniądze na kampanie informacyjne i „nowoczesne” systemy, trzeba najpierw doprowadzić do prostej taryfy, która będzie intuicyjna dla każdego, czy to mieszkańca, czy turysty. Dokument o rozwoju transportu nie podaje żadnych działań, planów rozmów, czy wspólnych strategii. Wiemy przecież, że sytuacja Gdańska zależy od sytuacji okolicznych gmin, więc w przeciągu tych dwóch dekad wymagane są konkretne działania już teraz, jeśli chcemy ograniczyć transport samochodowy z zewnątrz. Niezbędna jest prosta taryfa na wszystkich przewoźników transportu miejskiego, gdzie biorąc pod uwagę dobry przykład naszej stolicy, byłyby różne taryfy czasowe, dzięki czemu na jednym bilecie można by było się przejechać z Gdańska do Wejherowa. Powinno to być teraz priorytetem MZKZG. Tak samo powinny być robione rozmowy na temat wspólnej taryfy przez MZKZG ze spółkami pol regio i skm. Na pewno nie jest problemem, by wprowadzić łatwy do weryfikacji system taryfowy z wyraźną opcją na terenie obu trójmiast. Z dobrym planowaniem autobusów, tramwajów i trolejbusów jako środków karmiących” kolej, byłoby to też dobre rozwiązanie w kontekście ekonomicznym. Biorąc też naszą stolicę jako przykład, rozmowy MZKZG ze spółką PKP Intercity, by wprowadzić 75-minutowy. bilet na terenie metropolii, na pewno też ograniczyłoby jazdy taksówkami/samochodami db/z określonych peronów. Ostatecznym celem powinno też być honorowanie wyżej opisywanej taryfy w pociągach IC na terenie linii średnicowej z Gdańska do Wejherowa. Dzięki temu, skm osiągająca 7.5 minuty w godzinach szczytu, przewoży polregio i IC, tworzyłyby niezwykle atrakcyjny takt różnych przewoźników na terenie całej linii średnicowej, a dodanie taboru IC jako formy ekspresowego pociągu razem z polregio, byłaby prawdziwym skokiem w jakości tego środka względem transportu samochodowego.	Uwaga uwzględniona. Zapisy Planu wysoce rekomendują wprowadzenie pełnej integracji taryfowo-biletowej. Obecnie trwają prace na poziomie metropolitalnym przygotowujące do wdrożenia tego rodzaju integracji wraz z powołaniem metropolii.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
276	Cały dokument	Wprowadzenie nowych idei transportu miejskiego w formie inwestycji w transport typu „rapid transit” (metro/lekka kolej/szybki tramwaj/tramwaj dwusystemowy/BRT).	Gdańsk jako miasto, gdzie w przeciągu dwóch dekad będzie już ponad pół miliona osób, a także całe trójmiasto potrzebuje odważnych inwestycji w sieć tranzytową. Odosobnione odcinki buspasów i nowe odcinki tramwajowe takimi nie są. Zarówno autobusy, jak i tramwaje, posiadające 200-500 metrowe odcinki między przystankami nie są w stanie zaspokoić potrzeb szybkiego transportu zbiorowego, ani na terenie rozległego miasta jak Gdańsk, ani na terenie metropolii. SKM, to tylko jedna linia aglomeracyjna, gdzie już W latach 60-80 ubiegłego wieku, było wiadome, że potrzebujemy całą sieć tej kolei. Dlatego niezwykle dla mnie jest to, że nie w planie rozwoju do 2044 roku nic z powyżej wymienionych rzeczy się nie pojawia. Oczywiście kolej nie jest zależny od samego Gdańska, więc pomyślmy CO miasto/metropolia może zrobić sama. Rozwiązań problemu jest wiele, gdzie powinniśmy brać przykłady od sąsiadów z zachodu. I nie, nie trzeba od razu drogiego budować podziemnego metra. Wystarczy tramwaj (a nadchodzą nowe 45- rozleglejsza metrowe), odległość między przystankami i brak odcinków wspólnych z ulicą, które stworzą lekki odpowiednik metra (szybki tramwaj/light rail), które z powodzeniem już istnieje w Poznaniu. W planie mamy tramwaj na odcinku zielonego bulwaru, jest to odpowiedni moment, żeby coś takiego zainstalować W pasie nadmorskim. Nie byłoby to konkurencyjne dla linii średnicowej skm, a na pewno mieszkańcy dzielnic, korzystaliby z tego jako alternatywa do dłuższych podróży przesiadkowych do skm i traktowali jako „swojskie metro”. Oczywiście miałoby to sens, gdyby takowa linia przejeżdżała przez pętle Jelitkowo do Sopotu, na wzór okolicznych planowanej linii skm przymorskiej z lat 70 ubiegłego wieku. O podobnych liniach trzeba by było pomyśleć w odcinkach. poprzecznych metropolii, gdzie takowe szybkie tramwaje, dawałyby dostęp do głównych arterii mieszkańcom dzielnic peryferyjnych, czyli Kokoszek, Osowa, Matarnia oraz Chwaszczyno-Wiczlino. Skoro już mamy infrastrukturę tramwajową, to czemu właśnie nie podpiąć jej pod inne miasta metropolii dwusystemowym? tramwajem Mógłby takowy działać jako zwykły tramwaj na terenie Gdańska, ale już działać jako szybka kolej na torach skm/pkm, wpinając do sieci tramwajowej Gdynię i Sopot. Systemem, który wykorzystuje tramwaje (lub troszkę ich większe odpowiedniki) jako kolej, metro i tramwaj jednocześnie jest system Stadbahn Z Niemiec, który udowadnia, że nie potrzebujemy okazałego metra, tylko mądre zarządzanie tym co mamy. Jak już jesteśmy przy tym systemie, to plany dotyczące „tuneli” powinny iść do przodu. Potrzebujemy na już, by tramwaje mogły wjechać pod ziemię W zagęszczonych odcinkach, by mogły skomunikować osowę przez tunel na spacerowej, czy wjechać pod przystanek skm politechnika, gdzie konkretnych planów też, póki co nie ma. Jeżeli mówimy już o buspasach, to czemu by nie iść w tańszy system BRT (bus rapid transit). Zamiast cofać buspasy, to miasto w odważny sposób powinno tworzyć długie korytarze, gdzie ekspresowe autobusy, mogłyby też tworzyć ala metro. Rozwiązaniem dobrym na całą metropolię byłoby stworzenie korytarza, gdzie tramwaje gdańskie, trolejbusy gdyńskie oraz autobusy ekspresowe obu przewoźników transportowałyby pasażerów w	Uwaga częściowo uwzględniona. Nie wprost, ale zapisy w Planie dotyczące potencjału metrobusów dla wskazanych korytarzy są przyczynkiem do rozwoju w kierunku BRT. W obecnym momencie plany inwestycyjne nie przewidują wprost realizacji tego rodzaju inwestycji. W zakresie metra i lekkiej kolei, taką rolę pełni kolej aglomeracyjna (SKM), która obecnie jest rozbudowywana (projektowana) o odcinek PKM Gdańsk Południe.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			jednym korytarzu, gdzie spinałyby się w Sopocie, co też upiększyłoby atrakcyjność transportu miejskiego.	
277	Rozdział Planowane kierunki rozwoju sieci transportu publicznego - str. 60-64	Wnosimy o uzupełnienie planu o zapis wskazujący potrzebę dalszej analizy możliwości rozwoju transportu szynowego w rejonie dzielnicy Letnica oraz o zachowanie rezerwy planistycznej dla potencjalnego korytarza transportu szynowego w tej części miasta.	Letnica jest dzielnicą o bardzo dynamicznym rozwoju mieszkaniowym i usługowym, a liczba mieszkańców stale rośnie. W perspektywie obowiązywania planu do roku 2044 może powstać zapotrzebowanie na transport o większej przepustowości niż autobusowy. Brak wskazania takiego kierunku już na etapie dokumentu strategicznego może w przyszłości utrudnić lub uniemożliwić realizację infrastruktury o znaczeniu miejskim.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy przez Letnicę w późniejszym czasie. Potrzeba rezerwy wynika z zapisów Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
278	Rozdział Ocena i prognozy potrzeb przewozowych - str. 30-38	Wnosimy o uwzględnienie w analizach prognostycznych aktualnego tempa rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji usługowych i wydarzeniowych w dzielnicy Letnica.	Dzielnica należy do obszarów o najszybszym tempie zmian urbanistycznych w Gdańsku, co może powodować niedoszacowanie przyszłych potoków pasażerskich przy wykorzystaniu danych historycznych.	Uwaga uwzględniona. Analizy prognostyczne uwzględniają dalsze zagospodarowanie Letnicy.
279	Rozdział Standardy jakości usług i dostępności transportu publicznego- str. 40-45	Wnosimy o wskazanie w planie potrzeby stopniowego wzmocnienia oferty transportu publicznego w dzielnicy Letnica wraz z rozwojem zabudowy, w szczególności poprzez poprawę częstotliwości połączeń oraz integracji z siecią tramwajową i kolejową.	Zapewnienie odpowiedniego standardu obsługi transportowej na wczesnym etapie rozwoju dzielnicy ogranicza wzrost ruchu samochodowego i jest zgodne z celami polityki transportowej miasta.	Uwaga uwzględniona. W Planie ujęto potrzebę obsługi Letnicy połączeniami autobusowymi. Wskazują na to mapy z załącznika nr 1 i 2. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
280	Rozdział Integracja środków transportu - str. 46-50	Wnosimy o szersze uwzględnienie potrzeb poprawy integracji komunikacyjnej obszaru Letnicy z głównymi węzłami przesiadkowymi oraz siecią tramwajową i kolejową.	Dzielnica jest położona w pobliżu ważnych korytarzy transportowych, jednak możliwości dogodnych przesiadek nie zawsze są wystarczające. Poprawa integracji zwiększyłaby atrakcyjność transportu publicznego dla mieszkańców.	Uwaga uwzględniona. W Planie ujęto potrzebę obsługi Letnicy połączeniami autobusowymi. Wskazują na to mapy z załącznika nr 1 i 2. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
281	Rozdział Determinanty rozwoju sieci transportowej - str. 10-18	Wnosimy o doprecyzowanie standardów dostępności transportu publicznego dla dzielnic intensywnie rozwijających się, w tym wskazanie mechanizmów reagowania na szybki wzrost liczby mieszkańców.	Dzielnice takie jak Letnica rozwijają się szybciej niż wynika to z danych historycznych, co może powodować okresowe niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.	Uwaga częściowo uwzględniona. Opracowane standardy dostępności transportu publicznego obejmują również dzielnice intensywnie rozwijające się.
282	Rozdział Ocena istniejącej sieci i głównych generatorów ruchu - str. 18-25	Wnosimy o szersze uwzględnienie w planie roli transportu publicznego w obsłudze wydarzeń masowych oraz terenów generujących duże potoki pasażerskie, w tym obszaru Letnicy.	Na terenie dzielnicy znajdują się obiekty o znaczeniu ponadlokalnym, które okresowo generują bardzo duży ruch. Planowanie transportu w takich lokalizacjach powinno uwzględniać nie tylko ruch codzienny, ale również potoki okazjonalne.	Uwaga odrzucona. Plan obejmuje swym zakresem przede wszystkim sieć użyteczności publicznej. Kwestia obsługi imprez masowych jest zadaniem bieżącym do obsługi przez właściwe jednostki z zaleceniem partycypacji organizatora wydarzenia w kosztach.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
283	Rozdział Cele strategiczne transportu publicznego - str. 8-10	Wnosimy o uzupełnienie dokumentu o wskazanie, że ograniczanie ruchu samochodowego powinno być powiązane z równoległym wzmacnianiem oferty transportu publicznego w rozwijających się dzielnicach, w tym w Letnicy.	Skuteczność działań ograniczających ruch samochodowy zależy od dostępności realnej alternatywy w postaci transportu zbiorowego o odpowiedniej częstotliwości i dostępności.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis w rozdziale 11.
284	Rozdział Planowanie długoterminowe i rezerwy terenowe - str. 65-70	Wnosimy o wyraźniejsze wskazanie w planie potrzeby zabezpieczania korytarzy transportowych na obszarach o wysokim potencjale rozwojowym.	Brak zabezpieczenia rezerw terenowych na etapie planowania strategicznego może w przyszłości uniemożliwić realizację infrastruktury transportowej, szczególnie w dzielnicach podlegających intensywnej zabudowie.	Uwaga odrzucona. Poza zakresem Planu.
287	4.2.1. Układ sieci transportowej	Zaplanowanie budowy linii szybkiego tramwaju do Kokoszek na odcinku od Sikorskiego do Auchan na Kiełpinku wraz z dużym parkingiem P&R przy "nowej" Myśliwskiej i zajezdnią tramwajową	Mieszkańcy Kokoszek, aby dostać się do centrum Gdańska czy to przez Armii Krajowej, czy Kartuską w godzinach szczytu stoją w długich korkach. Gdyby takowa linia powstała możliwy byłby szybki transport z całej dzielnicy do centrum Gdańska (autobusy jeździłyby na myśliwską)	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Planie zaproponowano obsługę tej części miasta poprzez metrobus, stanowiący szybki transport autobusowy do centrum miasta z potencjałem rozwoju w kierunku systemu BRT.
288	4.2.1. Układ sieci transportowej	Pas tramwajowo-autobusowy w ciągu ulic Łostowickiej	Aby dotrzeć z południa Gdańska na dolny tar jest aktualnie do wyboru tylko jedna linia, która przejeżdża przez Chełm tracąc tam czas, po powstaniu trasy GPW sytuacja nieco się poprawi, natomiast różnice przejazdu byłyby niewielkie. Gdyby powstała trasa wzdłuż Łostowickiej czas przejazdu z ŁOŚ do Wrzeszcza znacząco by się skrócił, ponieważ trasa uległaby "wyprostowaniu". Dodatkowo autobusy przestałyby stać w korkach. Pas taki zastąpiłby obecnie planowany buspas.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Strategii nie przewiduje się budowy odcinka tramwajowego w ul. Łostowickiej. Znaczenie tego odcinka obniży się po wybudowaniu PKM Gdańsk Południe oraz trasy GPW z uwagi na usprawniony dojazd m.in. do Wrzeszcza.
289	4.2.1. Układ sieci transportowej	Linia tramwajowa wzdłuż linii wysokiego napięcia od pętli Zaspą do Skrzyżowania Jana Pawła 2/Czarny Dwór	Takie połączenie byłoby naturalnym przedłużeniem planowanej nowej abrahama i kolejnym połączeniem poprzecznym łączącym główne trasy w czasie remontów. Dodatkowo przy tej trasie znajduje się XIV LO dzięki czemu jego uczniowie zyskaliby szybki transport do szkoły. Przyspieszeniu uległby również czas przejazdu na trasie Południe-Brzeźno, trasa ta mogłaby być również wykorzystana jako szybki transport z Nowego Portu, Letnicy i UG, Oliwą w związku z planowaną budową linii przez Letnicę.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Strategii nie przewiduje się budowy odcinka tramwajowego w zaproponowanym ciągu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
290	Str. 49 charakterystyka planowanej sieci	Propozycja wprowadzenia dodatkowej nitki tramwajowej od Havla przez ulicę Łostowicką	Jest to krótki fragment linii tramwajowej jednakże bardzo istotny ulica Nowolipie tramwaj funkcjonuje i dobrze byłoby tę lukę uzupełnić. Mógłby być nawet bez przystanku ze względu na brak miejsca. Przystanek mógłby być na skrzyżowaniu z Kartuską "na samym dole" ul. Łostowickiej.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Strategii nie przewiduje się budowy odcinka tramwajowego w ul. Łostowickiej. Znaczenie tego odcinka obniży się po wybudowaniu PKM Gdańsk Południe oraz trasy GPW z uwagi na usprawniony dojazd m.in. do Wrzeszcza.
291	Rozdział 2.2. Strona 13	potrzebne aktualizacje: wydarzenia z roku 2025 opisywane są jako przyszłe (np. Velo-City), brak informacji o nowych stacjach Mevo w 2025 roku, buspas na ul. Gruwaldzkiej opisany jako testowy, brak dalszych informacji metropolitarnej o ustawie	Należy zaktualizować do stanu bieżącego.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty
292	Rozdział 2.3.1 Strona 15 Struktura przestrzenna cechuje się znaczną, zróżnicowaniem - od intensywnej zabudowy wielorodzinnej na Chełmie i Oruni Górnej, po rozproszoną zabudowę jednorodzinną w rejonie Jasienia, Łostowic i Maćkowich.	Jasien, Łostowice i Maćkowy to obecnie przede wszystkim gęsta zabudowa wielorodzinna	Zmiana charakteru zabudowy na przestrzeni ostatnich 15-20 lat.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty
293	Rozdział 2.8. Strona 33 Rysunek 2.6.	W ilustracji hałasu kolejowego nie uwzględniono linii PKM.	Uzupełnić mapę.	Uwaga uwzględniona. Mapa na rysunku 2.6 uwzględnia hałas z linii PKM.
294	Rozdział 3.2. Strona 42 Rysunek 3.7	Prognoza ruchu nie uwzględnia ważnych połączeń: - tramwaje z Brętów do Olivia Buisness Center ("Nowa Abrahama") - autobusowego ul. Wołkowyską przedłużoną do ul. Potokowej.	Bezpośrednie połączenie tramwajowe obsługujące centra biurowe OBC i Alchemia - przez ul. prof. Marii Janon i Kołobrzeską, z przystankiem w okolicy Hali Oliwia - jest kluczowe dla przewozu pracowników biurowych. Przedłużenie ul. Wołkowyskiej do Potokowej, prezentowane przez BRG m.in. w czerwcu 2025 roku, jest bardzo ważne dla redukcji wąskich gardeł komunikacyjnych i stworzenia „objazdu Piecek-Migowa". Ww. połączenia należy uwzględnić w prognozie ruchu.	Uwaga częściowo odrzucona. Plan przewiduje połączenia tramwajowe wzdłuż Nowej Abrahama z dopuszczeniem wariantu przez ul. Kołobrzeską (nierozstrzygnięte). Na ten moment nie przewiduje się połączenia autobusowego na ul. Wołkowyskiej, m.in. z uwagi na opinię mieszkańców.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
295	Rozdział 4.2.1. Strona 51 i 52 Nowa Jabłoniowa/Nowa Przywidzka - Od ul. Lawendowe Wzgórze do ul. Przywidzkiej	Zapis występuje dwukrotnie.	Uusunąć powtórzenie.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty
296	Rozdział 4.5. Strona 60 Takimi korytarzami mogłyby być przykładowo:	-Pętla Ujeścisko - Brętowo - OBC (prof. Marii Janon)	Dopisać propozycję przyspieszonego metrobusu na bardzo potrzebnej trasie.	Uwaga odrzucona. Dla tego odcinka przewiduje się rozbudowę sieci tramwajowej w ul. Nowej Abrahama.
297	Rozdział 11.2 Strona 98 Budowa nowych tras tramwajowych łączących Górny i Dolny Taras (Trasa Gdańsk-Południe-Wrzeszcz, Nowa Abrahama (odc.leśny))	Nowa Abrahama (odc. leśny) z włączeniem w ulicę Kołobrzeską z przystankiem przy Hali Oliwia.	Sprecyzować pożądaną przebieg (patrz też uwaga 4).	Uwaga częściowo odrzucona. Plan przewiduje połączenia tramwajowe wzdłuż Nowej Abrahama z dopuszczeniem wariantu przez ul. Kołobrzeską (nierozstrzygnięte).
298	Rozdział 11.2. Strona 98 Kluczowe kierunki działań	- Budowa szybkiego tramwaju wzdłuż Alei Armii Krajowej, od Al. Sikorskiego do Karczemek	Dopisać połączenie tramwajowe potrzebne do sprawnej obsługi dzielnic Kokoszki i Jasień.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Planie zaproponowano obsługę tej części miasta poprzez metrobus, stanowiący szybki transport autobusowy do centrum miasta z potencjałem rozwoju w kierunku systemu BRT.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
299	Punkt 2.2., str. 12, 13	Wnoszę o rozważenie utworzenia bezpośredniego połączenia tramwajowego (linii) z dzielnicy Piecki-Migowo do kompleksów biurowych w Oliwie (OBC, Alchemia) w ramach istniejącej i planowanej infrastruktury. Proponowana trasa mogłaby biec wzdłuż obecnej trasy linii tramwajowej 12 wzdłuż ulic Adamowicza i Bulońskiej w Pieckach-Migowie, dalej kontynuować planowaną trasą "Nowa Politechniczna", łącząc się z al. Grunwaldzką, skręcając w istniejącą infrastrukturę tramwajową w kierunku Oliwy i kontynuując aż do pętli w Oliwie, zapewniając mieszkańcom Piecek-Migowa bezpośredni dojazd pracy, bez konieczności uciążliwych przesiadek.	Obecnie mieszkańcy Piecek-Migowa mają utrudniony dostęp do miejsc pracy w kompleksach biurowych takich jak OBC, Alchemia czy biurowce w Garnizonie. Jedyną dostępną opcją transportu publicznego jest autobus kursujący zakorkowaną ulicą Jaśkowa Dolina, co znacząco wydłuża czas podróży. Alternatywne rozwiązania w postaci przesiadki tramwaj/PKM/tramwaj lub przejazdu tramwajem przez Siedlce i Dworzec Główny są nieefektywne i mało wygodne dla pasażerów. Brak szybkiego i bezpośredniego połączenia tramwajowego ogranicza dostępność komunikacyjną tych kluczowych obszarów biznesowych, co negatywnie wpływa na mobilność mieszkańców i atrakcyjność transportu publicznego jako alternatywy dla samochodów prywatnych. Utworzenie bezpośredniego połączenia tramwajowego przyczyniłoby się do poprawy dostępności komunikacyjnej, skrócenia czasu podróży oraz zwiększenia komfortu pasażerów, wspierając jednocześnie cele zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Gdańsku. Planowane inne bezpośrednie połączenia tramwajowe z Piecek-Migowa do centrum Wrzeszcza oraz centrum Gdańska pokazują, że osoby pracujące w tych lokalizacjach będą miały zapewniony wygodny i szybki dojazd. Tymczasem osoby zatrudnione w Oliwie, w tym w kluczowych kompleksach biurowych takich jak OBC, Alchemia, pozostają w znacznie gorszej sytuacji. Korki w godzinach szczytu na trasach z Oliwy są wyjątkowo uciążliwe, co dodatkowo podkreśla potrzebę stworzenia bezpośredniego połączenia tramwajowego, które zrównoważy dostępność komunikacyjną w mieście.	Uwaga uwzględniona. Opracowany Plan przewiduje taką relację. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
300	Punkt 2.3., str. 12, 13	W kontekście planowanej inwestycji "Nowa Abrahama", w dalszej kolejności, wnoszę o rozważenie utworzenia bezpośredniego połączenia tramwajowego z dzielnicy Piecki-Migowo do kompleksów biurowych w Oliwie (OBC, Alchemia) poprzez wyżej wymienioną planowaną trasę. Proponowana trasa mogłaby biec wzdłuż obecnej trasy linii tramwajowej 12 wzdłuż ulic Adamowicza i Bulońskiej w Pieckach-Migowie, dalej kontynuować planowaną trasą "Nowa Abrahama", przez pętlę tramwajową "Strzyża" i dalej istniejącą infrastrukturę tramwajową w kierunku Oliwy, aż do pętli w Oliwie, zapewniając mieszkańcom Piecek-Migowa bezpośredni dojazd pracy, bez konieczności uciążliwych przesiadek.	Jak wyżej.	Uwaga uwzględniona. Opracowany Plan przewiduje taką relację. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.
301	nie wypełniono	Lepsza siatka połączeń autobusowych z suchanina na letnice i stogi	nie wypełniono	Uwaga przyjęta. Nie wskazano konkretnego zapotrzebowania.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
302	4.2.1. Układ sieci transportowej, str. 48, 49, 51, 52	W sekcji 4.6, podsekcji "Kierunki rozwoju sieci" (strona 59) zapisane jest: „Priorytetem będzie transport szynowy (kolej aglomeracyjna i tramwaje) jako system o najwyższej przepustowości i niezależny od zakłóceń w ruchu drogowym. Transport autobusowy będzie odgrywać rolę zapewniając uzupełniającą, obsługę obszarów pozbawionych dostępu do sieci szynowej i dowóz pasażerów do węzłów integracyjnych." Zgodnie z Rys. 4.3 Schemat rozwoju infrastruktury sieci transportu szynowego W Gdańsku do roku 2044" W (strona 49), nie jest planowane torowisko tramwajowe ciągu ulicy Łostowickiej na odcinku od ulicy Kartuskiej do Alei Armii Krajowej. Zamiast tego, zaplanowany jest buspas (Rys. 4.6 Schemat pasów planowanych autobusowych do 2024 roku, strona 52). Propozycja: Zmiany planu tak, aby w ciągu ul. Łostowickiej przewidziane było torowisko tramwajowe lub pasy autobusowo- tramwajowe.	Znana jest mi zasada, że pochylenie podłużne toru tramwajowego nie powinno być większe niż 5% (oraz 3% na dojazdach do wiaduktu i estakady i 2,5% na przystanku tramwajowym i na rozjazdach). W szlaku ulicy Łostowickiej są odcinki o nachyleniu przekraczającym 5%, jednak średnie nachylenie pomiędzy początkiem a końcem potencjalnego torowiska w szlaku ulicy Łostowickiej wynosi 4,17%. Obliczenie opieram na danych z aplikacji https://obliview.brg.gda.pl/ Załączniki: - Zał. 1: Odcinki potencjalnego torowiska w ciągu ulicy Łostowickiej dla których obliczono nachylenia. - Zał. 2: Obliczenia nachylenia odcinków potencjalnego torowiska w ciągu ulicy Łostowickiej. Oznacza to, że przy wykonaniu wykopów i nasypów byłoby teoretycznie możliwe nieprzekroczenie nachylenia 5% dla torowiska w szlaku ulicy Łostowickiej. Zdaję sobie sprawę, że zwiększyłoby to koszt inwestycji, jednakże w ramach budowy trasy GPW będą wykonane prace ziemne, w tym tunele, w celu zachowania nachylenia poniżej 5%. Wśród korzyści z torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Łostowickiej w porównaniu z pasami autobusowymi chciałbym wymienić: 1. Zgodność z założeniami planu tj. priorytetu transportu szynowego nad autobusowym. 2. Możliwość zastąpienia lub skrócenia obecnych 5 linii autobusowych: 115, 162, 174, 227, 262 (195 zajeżdża na Wzgórze Mickiewicza) (Zał. 3: Obecne linie autobusowe w ciągu ulicy Łostowickiej). 3. Możliwość utworzenia linii tramwajowej zapewniającej dojazd do przyszłej stacji PKM Gdańsk Orunia Górna (pętla Łostowice. Świętokrzyska), obecnej stacji PKM Brętowo oraz Strzyży i Zaspy w ramach Nowej Abrahama. 4. Możliwość utworzenia linii tramwajowej od pętli Łostowice Świętokrzyska do Wrzeszcza (Politechnika Gdańska, Dworzec PKP Wrzeszcz) przez trasę GPW, czyli z pominięciem Centrum. 5. Utrzymanie komunikacji tramwajowej pomiędzy południowymi dzielnicami Gdańska a Centrum przez Siedlce w przypadku remontu torowiska tramwajowego Witosa - Sikorskiego - Armii Krajowej. Z uwagi na to, że realizacja torowiska w ciągu ulicy Łostowickiej wydaje mi się technicznie wykonalna oraz ze względu na liczne korzyści dla transportu zbiorowego, chciałbym oficjalnie zapytać o czy taka realizacja (przy większych nakładach finansowych) byłaby technicznie wykonalna oraz czy byłoby możliwe włącznie jej jako zarezerwowania możliwości wybudowania torowiska tramwajowego w szlaku ulicy Łostowickiej do Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044. Sama realizacja zależałaby od możliwości finansowych i priorytetu względem innych inwestycji.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Strategii nie przewiduje się budowy odcinka tramwajowego w ul. Łostowickiej. Znaczenie tego odcinka obniży się po wybudowaniu PKM Gdańsk Południe oraz trasy GPW z uwagi na usprawniony dojazd m.in. do Wrzeszcza.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
303	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strony 48-49); rozwój infrastruktury tramwajowej; "Tramwaj Zabianka".	Przedłużenie planowanej trasy tramwajowej pod halę widowiskową "Ergo Arena" na granicy Gdańska i Sopotu.	Ulica Subisława jest obecnie dobrze skomunikowana, dojeżdża tam jedna autobusowa linia dzienna, w jej bliskim sąsiedztwie znajduje się stacja kolei aglomeracyjnej SKM. Hala widowiskowa "Ergo Arena" znajduje się na granicy miast Sopot i Gdańsk, a nie jest w żaden sposób skomunikowana północnymi dzielnicami Gdańska. Jednym środkiem dojazdu jest jedyna dzienna linia autobusowa o numerze 148, której przystanek znajduje się ponad 200 metrów od hali, a trasa linii nie prowadzi wzdłuż dworców kolejowych lub węzłów przesiadkowych, na których wydarzeń uczestnicy kulturowych mogliby swobodnie przesiąść się do sprzyjającego środka transportu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zawarto w planie konieczność obsługi ul. Gospody transportem autobusowym lub trolejbusowym. Na ten moment nie przewiduje się wydłużenia odcinka tramwajowego z ul. Subisława do Ergo Areny. Pomysł ten jest jednak otwarty na etapie prac studialnych dla inwestycji na ul. Subisława.
304	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strony 48-49); rozwój infrastruktury tramwajowej.	Zaplanowanie budowy trasy szybkiego tramwaju na odcinku Rondo im. T. Mazowieckiego (Stadion) - Tunel - Rondo KOR - DK89- Sucharskiego.	Sieć tramwajowa w Gdańsku pełni kluczową funkcję w transporcie zbiorowym miasta. Dzielnica Stogi to bardzo popularne wśród turystów miejsce wypoczynkowe, które zamieszkuje znaczna część wschodniej części miasta. Obecnie jedyna linia tramwajowa wiodąca na Stogi/Stogi Plażę jest mocno przeciążona, często remontowana lub wyłączona częściowo z ruchu ze względu na m.in. stan Mostu Siennickiego i jego częste zamknięcia i remonty. Budowa linii szybkiego tramwaju umożliwiłaby szybki dojazd mieszkańców Stogów, Krakowca i Górek Zachodnich do Letnicy, Młynisk oraz Wrzeszcza czyli obecnie mocno uczęszczanej trasy. Nowa trasa tramwajowa również była by idealnym buforem bezpieczeństwa, w przypadku zamknięć torów tramwajowych W rejonie Przeróbki, Starego i Dolnego miasta.	Uwaga odrzucona. Z uwagi m.in.. na ograniczenia techniczne i koszty nie przewiduje budowy tunelu tramwajowego pod Martwą Wisłą.
305	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strona 50); Rys. 4.4 Schemat korytarzy [...] tramwajów 45-metrowych	Rekomendacja obsługi tramwajów 45-metrowych na trasie Śródmieście SKM - Stogi Plaza	Tramwaje 45-metrowe charakteryzują się dużą pojemnością przewożonych pasażerów, w tym miejsc siedzących. Trasa tramwajowa łącząca Śródmieście i Stogi jest bardzo mocno uczęszczana przez liczne grupy turystów w okresach wakacyjnych. Trasa ta w swoim przebiegu i bliskiej mieści okolicy Wezeł SKM, Stare Śródmieście Miasto, Stadion Żużlowy, Przeróbkę, Stogi oraz Stogi Plażę z kurortami. Wykorzystywanie najbardziej pojemnych tramwajów na linii tramwajowej numer 9 w okresie wakacji byłoby adekwatne do potrzeb mieszkańców i przyjezdnych.	Uwaga odrzucona. Przewiduje się obsługę tej trasy ze zwiększoną częstotliwością w okresach wzmożonego ruchu turystycznego.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
306	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strona 51); Rys. 4.5 Schemat [...] podwójnych przystanków tramwajowych	Rekomendacja przedłużenia przystanków: Galeria Bałtycka, Polsat Plus Arena Gdańsk, Plac Solidarności i Hucisko.	Wymienione przystanki nie zostały uiszczone w schemacie przystanków przystosowanych do postoju dwóch tramwajów jednocześnie. Galeria Bałtycka to duży węzeł przesiadkowy zlokalizowany w sąsiedztwie dworca kolejowego Gdańsk Wrzeszcz oraz dużego centrum handlowego. Przystanek Polsat Plus Arena Gdańsk to główny tramwajowy przystanek wykorzystywany do obsługi uczestników wydarzeń organizowanych na stadionie Polsat Plus Arena, którego pojemność przekracza 40 tys. miejsc. Przystanek Plac Solidarności znajduje się w najbliższym sąsiedztwie Centrum Europejskiego Solidarności - historycznego miejsca odwiedzanego przez liczne grupy turystów. W godzinach szczytu na trasie zdarzają się przypadki zatorów tramwajowych W Placu Solidarności. Przystanek Hucisko to kluczowy przystanek tramwajowy w ścisłym centrum miasta, przez który przetaczają się okolice tłumy największe mieszkańców i turystów. Na Hucisku rozpoczyna się trasa tramwajowa wiodąca na Siedlce, Morenę, Brętowo i Ujeścisko, które są coraz popularnymi bardziej miejscami do zamieszkania lub krótkookresowego wynajmu w trakcie wyjazdu. Wszystkie ww. przystanki wymagają krawędzi wydłużenia peronowej w celu zapewnienia szybszej i bardziej jakościowej wymiany pasażerskiej.	Uwaga odrzucona. Wydłużenie przystanków ma przede wszystkim na celu zwiększenie średniej prędkości przejazdu tramwaju na danym odcinku sieci, czyli ograniczenie strat czasu. Przystanki podwójne w takim przypadku mają sens gdy obejmują cały odcinek pomiędzy "rozjazdami" na inne odcinki. Oznaczałoby to, że np. dla Galerii Bałtyckiej należałoby również wydłużyć przystanki Klonowa, Wojska Polskiego, Zamenhoffa, Wilka-Krzyżanowskiego. Uwzględniając plany budowy odcinków w ul. Klonowej i Nowej Abrahama, obliczenia na wykazały potrzeby ponoszenia kosztów wydłużania tych przystanków do podwójnej obsługi tramwajów.
307	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strona 51-52); Rys. 4.6 Schemat [...] pasów autobusowych	Zaplanowanie dodatkowych pasów autobusowych w ciągu ulic: Słowackiego i Trakt Św. Wojciecha.	Ulica Słowackiego to główny ciąg komunikacyjny łączący Wrzeszcz i znaczną część miasta Trójmiasta oraz z Portem Lotniczym. Droga ta jest często zakorkowana, dochodzi tam do wypadków. Jest to również Droga Wojewódzka o numerze 472, a więc budowa buspasa wzdłuż całego leśnego odcinka ul. Słowackiego Z Obwodnicą znacząco przyspieszy kursujące tam autobusy wszystkich linii (w tym lotniskowych) oraz usprawni ruchem dojazd służb do zdarzeń na Obwodnicy Trójmiasta lub na terenie Portu Lotniczego. Trakt Św. Wojciecha jest mocno przeciążony samochodów osobowych, a mimo wiodącej wzdłuż drogi linii kolejowej, wszystkie linie kursujące na trasie Gdańsk Dworzec Główny - Pruszcz Gdański przemierzają DK91. Buspas na fragmencie Traktu usprawniłby pracę autobusów miejskich kursujących do Pruszcza Gdańskiego okolicznych gmin. Warto dodać, że według Tab. 7.8 ponad połowa ankietowanych stwierdziła że popiera wprowadzenie buspasów, które załatwiają najważniejsze postulaty mieszkańców, czyli większa częstotliwość i punktualność. Buspasy wpływają również korzystnie na niższe spalanie paliwa/mniejsze zużycie baterii przez autobusy co w skali lat znacząco zmniejszy koszty ponoszone utrzymanie autobusów.	Uwaga częściowo uwzględniona. W Planie zapisano potrzebę wyznaczenia pasów autobusowych na ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Słowackiego. Na ten moment pasy te przewiduje się na odcinkach występowania regularnych zatorów. Nie zawsze konieczne jest wydzielanie pasa na całej długości drogi. Zakres pasów autobusowych będzie poddawany oddzielnym dedykowanym analizom z możliwością wydłużenia tych pasów.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
308	Rozdział 4.2 Charakterystyka planowanej sieci (strona 54) Tab. 4.3 Wykaz węzłów integracyjnych [...]	Rozszerzenie wykazu o przystanki zintegrowane: Stogi, Zimna, Piecewska, Brzeźno Dom Zdrojowy, Polsat Plus Arena Gdańsk	Wymienione lokalizacje są użytkowane przez duże liczby podróżnych. Przystanki te pełnią ważne role w strukturach całego systemu komunikacyjnego miasta. Przystanki Stogi, Zimna i Brzeźno [...] są często miejscem przesiadkowym dla turystów. Przystanek Polsat Arena Gdańsk jest Plus najważniejszym przystankiem dojazdowym na trasie uczestników wszystkich wydarzeń kulturowych na stadionie miejskim. Przystanek Piecewska znajduje się w ścisłym centrum ogólnie pojętej "Moreny", a w przyszłości będzie tam przebiegać linia tramwajowa GPW. Na wszystkich ww. przystankach funkcjonuje zarówno komunikacja autobusowa oraz tramwajowa co pozwala na dogodne przesiadki i podwyższenie rangi przystanków.	Uwaga odrzucona. Na sieci występuje wiele istotnych punktów przesiadkowych. Zastosowane w Planie podejście zakłada wyróżnienie przystanków najistotniejszych, dla których przyjęto m.in. kryterium obsługi transportem szynowym.
309	Rozdział 4.3. Planowane inwestycje taborowe (strona 56)	Zaplanowanie zakupu 74 sztuk (korekta o +10) autobusów zeroemisyjnych zasilanych energią elektryczną	Nieustanne komunikacji rozwijanie miejskiej to również zakup nowoczesnego taboru. Zgodnie z ustawą o elektromobilności [...] miasta pow. 100 tys. mieszkańców, czyli Gdańsk, od 1.01.2026 mogą kupować tylko autobusy zeroemisyjne. Obecnie średni wiek autobusów we flocie. GAIT to 9 lat, choć znaczna część pojazdów została wyprodukowana w 2006 roku, a najstarszy eksploatowany autobus W ruchul codziennym został wyprodukowany w 2002 roku. Zwiększenie liczby planowanych nowych Z Co elektryków o 10 sztuk pozwoliłoby całkowicie ruchu wycofać wszystkie autobusy (midi, standardowe i przegubowe) wyprodukowane przed 2016 rokiem, przedstawiam w poniższych wyliczeniach: 30 elektryków (odbiór 2026) + 64 elektryki (planowany odbiór 2028) daje razem 94 sztuki nowych autobusów. We flocie GAIT obecnie znajduje się 71 autobusów marki Solaris (wyprodukowane w latach 2006-2009), 13 autobusów marki Mercedes (wyprodukowane w 2009 r.) odkupionych z Berlina oraz 20 autobusów marki Mercedes (wyprodukowane w 2011 r.) co razem daje 104 autobusy. Na skutek tego po dostawie nowej autobusów partii 74 elektrycznych w 2028 roku, stan floty byłby następujący: najstarszy pojazd średni wiek (bez taboru MINI): 5,5 lat, co jest dużo lepszym wynikiem od 12 lat, zakładanych przez państwa planów (Rozdział 9.2) i jest idealnym wyjściowym na stanem kolejne lata.	Uwaga odrzucona. Plany i możliwości zakupowe nie przewidują na ten moment rozszerzenia zakupu.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
310	Rozdział 4.4. Planowane inne inwestycje infrastrukturalne (strona 56-57)	Zaplanowanie budowy i codziennego użytkowania szybkich ładowarek autobusowych zlokalizowanych na pętlach autobusowych: Jana z Kolna, Wrzeszcz PKP, Oliwa PKP, Łostowice Świętokrzyska	Autobusy zeroemisyjne, w tym elektryczne z każdym rokiem będą pełnić coraz większą miejskiej niezastąpioną rolę W komunikacji Gdańska. Obecnie "elektryki" stanowią 8% floty GAIT, po odbiorach nowych elektryków będzie to około 20%, a po dostawie kolejnej partii co najmniej 64 elektryków będzie to około 45% całej floty. Dodatkowo autobusy elektryczne są eksploatowane przez przewoźników, prywatnych którzy realizują kontrakty zawarte z miastem. W związku z rosnącą liczbą kursujących autobusów elektrycznych na ulicach naszego miasta warto, a wręcz trzeba zainwestować W odpowiedni sprzęt do ładowania autobusów na mieście, które mogłyby doładować swoje baterie w trakcie przerw, bez zjazdów do zajezdni co zmniejszyłoby liczbę podmian autobusów z powodu braku prądu do zera. Wymienione wcześniej miejsca, w których powinny znajdować się ładowarki są kluczowe dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. Na pętli technicznej Jana z Kolna przerwę odbywa znaczna część linii, w tym te obsługiwane przez prywatnego to przewoźnika. Pętla posiada odpowiednie miejsce montażu jednej lub dwóch ładowarek. Pętla Oliwa PKP i Wrzeszcz PKP to dwie pętle, gdzie kursuje drugi prywatny przewoźnik oraz linie obsługiwane przez GAIT, na codziennie których eksploatowany jest tabor elektryczny. Pętla Łostowice. Świętokrzyska, również jest codziennie eksploatowana przez "elektryki" i znajduje się również W znaczącym położeniu (mocno oddalona od zajezdni co zmniejsza zasięg baterii).	Uwaga odrzucona. Przyjęta strategia zarządzania i eksploatacji floty autobusowej nie przewiduje konieczności budowy szybkich ładowarek we wskazanych lokalizacjach.
311	Rozdział 4.4 Planowane inne inwestycje infrastrukturalne (strona 56-57)	Rozbudowę stacji ładowania pojazdów (elektrycznych) zeroemisyjnych na terenie zajezdni obecnie 6 stanowisk, a w przyszłości o dodatkową liczbę stacji ładowania w liczbie co najmniej 50.	Autobusy zeroemisyjne, w tym elektryczne z każdym rokiem będą pełnić coraz większą niezastąpioną rolę komunikacji W miejskiej Gdańska. Na ten moment "elektryki" stanowią 8% floty GAIT, po odbiorach nowych elektryków będzie to około 20%, a po dostawie kolejnej partii Co najmniej 64 elektryków będzie to około 45% całej floty. W tym roku na zajezdni autobusowej będą 24 stacje Z przydzielone ładowania dla 48 autobusów elektrycznych. Jest to średnio 1 stacja ładowania na 2 pojazdy (0,5 ładowarki na 1 autobus), co jest zupełnie niewystarczającą liczbą Z uwagi na coraz większe baterie w autobusach i dłuższy czas ich ładowania. Razem zamówieniem kolejnych elektryków (64 szt. lub więcej na 2028) miasto powinno zainwestować w co najmniej 50 stacji ładowania dostępnych na zajezdni autobusowej, dzięki czemu zwiększy się dostępność stacji ładowania (0,7 ładowarki na 1 autobus lub więcej). Równocześnie należy rozwijać infrastrukturę stacji ładowania poza zajezdnią autobusową (ww. propozycja nr. 10).	Uwaga częściowo uwzględniona. Dopisano potrzebę zwiększenia liczby stanowisk w kolejnych latach.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
312	Rozdział 4.4. Planowane inne inwestycje infrastrukturalne (strona 56-57)	Budowa nowej zajezdni autobusowej [...] oraz pozostawienie obecnie funkcjonującej zajezdni autobusowej przy ul. Hallera	Zgodnie z rozpoczętymi już pracami w sąsiedztwie pętli Ujeścisko tramwajowej zostanie wybudowana nowa zajezdnia tramwajowa oraz autobusowa. Ta autobusowa ma pomieścić 250 autobusów, czyli liczbę obecnie posiadanych autobusów przez Obecna liczba GAIT. autobusów jest a mimo niewystarczająca, zachowanych rezerw często brakuje autobusów i zdarzają się przypadki zmiany klasy taboru na mniejszy niż planowany. Dlatego jedna zajezdnia autobusowa na miasto wojewódzkie to bardzo mało, dla porównania Warszawa posiada ich 5, Kraków 3, a Poznań 2. Druga już obecna zajezdnia nie wymagałaby dużych nakładów finansowych do budowy i remontu, posiada stacje ładowania oraz pozostałe niezbędne do obsługi codziennej wyposażenie. Druga zajezdnia jest również niezbędna do prawidłowego funkcjonowania linii autobusowych. Nowa zajezdnia, która ma być jedyną znajduje się W znacznej odległości od centrum (Jana z Kolna oraz Dworzec Główny), Wrzeszcza, Oliwy, Przymorza, Osowy itd.. CO znacznie zwiększa zużycie paliwa i baterii w celu dojazdu na linie tzw. "puste tworząc kilometry". Duże odległości zwiększają również czas dojazdu co jest kluczowe w komunikacji miejskiej (oraz w czasie pracy kierowcy). Poranne i popołudniowe przejazdy techniczne na zadania szczytowe będą codziennie "utykać" W ogromnych korkach przez co znaczna liczba kursów szczytowych nie zostanie wykonana (a wtedy występują największe potoki pasażerskie). Obecnie GAIT stosuje wewnętrzną politykę "podziału kierowców" na dwa obszary: "Wrzeszcz" "Śródmieście". Kierowcy "przypisani" do oddziału i "Wrzeszcz" obsługują głównie północne dzielnice, a Ci przypisani do "Śródmieścia" obsługują głównie południowe dzielnice Gdańska. Taki ta podział idealnie sprawdziłby się również W podziale zajezdni autobusowych przy ul. Hallera obsługiwałaby linie kursujące do dzielnic północnych i nadmorskich, a nowa zajezdnia przy ul. Warszawskiej obsługiwałaby linie kursujące po dzielnicach południowych, zachodnich oraz we współpracy Z zajezdnią przy ul. Hallera, linie kursujące z Placu Solidarności/Dworca Głównego.	Uwaga odrzucona. Przyjęta strategia rozwoju infrastruktury zaplecza technicznego transportu autobusowego przewiduje funkcjonowanie 1 zajezdni autobusowej.
313	Rozdział 4.5 Planowana oferta przewozów [...] (strona 57-58) Rys. 4.8 Mapa koncepcji połączeń transportu zbiorowego w Gdańsku w 2044 roku.	Zaplanowanie połączeń transportu zbiorowego do Straszyna (gm. Pruszcz Gd.), Klukowa (ul. Galaktyczna oraz Radarowa),	Sieć wszystkich linii komunikacji miejskiej W Gdańsku jest bardzo złożona i zależy od wielu czynników. Nie należy natomiast wykluczać mieszkańców Klukowa, czyli rejonu ul. Radarowej, Telewizyjnej i Galaktycznej. Według Rys. 4.8 zawierającej koncepcję połączeń w 2044 roku, ww. ulice zostaną odcięte od transportu zbiorowego. W pobliżu tych ulic znajdują się liczne Rodzinne Ogródki Działkowe oraz "osiedla" jednorodzinnych nowe domów i "bliźniaków", czyli nie małe skupiska ludzi na terenie miasta. Identyczna sytuacja wygląda w okolicy Straszyna (gm. Pruszcz Gd.), gdzie warto rozważyć połączenie Z Gdańska do Pruszcza Gd. przez Borkowo, Straszyn. Taka linia byłaby dobrą alternatywą dojazdu dla mieszkańców ww. miejscowości. Warto poruszyć taką propozycję w trakcie rozmów z przedstawicielami miasta Pruszcza oraz gminy Pruszcz w celu sformalizowania i zapewnienia finansowania takiej linii.	Uwaga uwzględniona. Opracowany Plan przewiduje taką relację. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan nie przekreśla wdrożenia zaproponowanego połączenia.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
314	Rozdział 4.5 Planowana oferta przewozów [...] (strona 57-58); Kierunki rozwoju sieci	Zaplanowanie linii przyspieszonych (metrobus) na trasach: Sobieszewo - Dworzec Główny; Jelitkowo/Przymorze Chełm/Lostowice, Wrzeszcz PKP - Port Lotniczy, Sopot - Wrzeszcz PKP przez Przymorze.	Linie pośpieszne/przyspieszone to idealne rozwiązanie dużych i rozległych miast takich jak Gdańsk. Wiele dzielnic znajduje się W dla znacznej odległości od centrum lub kluczowych dzielnic "centralnych". Takie linie pozwalają przyspieszyć podróż z głównych ośrodków najbardziej oddalonych miejsc. Na trasie Sobieszewo Dworzec warto wykorzystać poprzednią postać linii 212, która pełniła funkcję linii pospiesznej, a obecnie dubluje się z linią 112 tworząc niezrozumiałe rozróżnienie na dwie linie. Trasa Z Jelitkowa/Przymorza Chełm/Jelitkowo na łączy najważniejsze ośrodki miasta oraz duże skupiska mieszkańców. Obecna linia 227 w bardzo krótkim czasie pokonuje długą trasę przez głównie uczęszczane drogi, przez co nie formalnie jest linią przyspieszoną. Trasa z Wrzeszcza na Lotnisko jest połączona linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej lecz ww. trasa wiedzie przez Brętowo i Jasień pomijając ważne przystanki jakimi są: Cmentarz Srebrzysko, Potokowa i Harfowa.Połączenie turystycznego miasta Sopotu z "drugim centrum" naszego miasta czyli Wrzeszczem, jest niezbędne. Warto zapewnić godną alternatywę dla kolei, która zadowoli liczne prośby i petycje mieszkańców dwóch miast. Dlatego linia kursująca Z Wrzeszcza do Sopotu powinna przebiegać przez Zaspę, Przymorze, Żabiankę, Ergo Arenę i kończyć swój bieg w pobliżu centrum Sopotu. Taka trasa byłaby dobrą alternatywą dla kolei zarówno bez dublowania się tras.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się tego połączeń przyspieszonych w zaproponowanych relacjach m.in. z uwagą na komplementarność sieci, tj. wykorzystywanie potencjału przewozowego transportu szynowego. W zakresie Wyspy Sobieszewskiej Plan nie przekreśla takiego rozwiązania, jednak nie w postaci metrobusu. Opracowany Plan przewiduje taką relację. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
315	Rozdział 12 Zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego (strona 101-102)	Zawarcie podpunktu 12 mówiącego o opiniowaniu planowanych zmian przez kierowców, motorniczych, pracowników spółek, środowisk miłośników komunikacji oraz mieszkańców	Rozwój sieci komunikacyjnej w mieście wojewódzkim to ważne i odpowiedzialne zadanie. Często osoby, które codziennie przebywają dane trasy jako pasażerowie lub pracownicy mają dużo większy pogląd oraz racjonalne możliwości oceny stosowności planowanych zmian. Środowiska miłośnicze często spędzają w autobusach wiele godzin oraz znają większość siatki połączeń miasta, przez CO mogą obiektywnie ocenić lub wprowadzić zmiany do planowanych zmian. Na końcu najważniejsi są mieszkańcy, dla których komunikacja funkcjonuje, przez nich jest utrzymywana i dla nich uruchamiane są wszystkie połączenia. Standardem powinny być dużo częstsze spotkania przedstawicieli Zarządu Transportu W celu Miejskiego Z lokalną społecznością konsultacji planowanych zmian oraz przyjmowania nowych propozycji lub zbierania zastrzeżeń do już funkcjonujących linii.	Uwaga odrzucona. Za planowanie oferty przewozowej odpowiada ZTM Gdańsk. Mieszkańcy i wymienione w uwadze grupy mają prawo wskazywać problemy, oczekiwania w celu korekty tej oferty.
316	Kartodiagramy potoków pasażerskich (rozdział 3.2, strony 41-42) oraz liczby kursów (rozdział 4.1 strona 46), koncepcja sieci połączeń (rozdział 4.5 strona 58).	Należy uwzględnić ruch autobusowy w ciągu ulicy Przebiśniegowej oraz Nowej Zakoniczyńskiej z docelowym przeniesieniem ruchu z Wielkopolskiej i Przebiśniegowej na Nową Zakoniczyńską.	Z niepokojem przyjęliśmy plany przewidujące wycofanie ruchu autobusowego z ulicy Przebiśniegowej. Biorąc pod uwagę jednokierunkowość ulicy Wielkopolskiej na końcowym dolnym odcinku, zabranie autobusu z Przebiśniegowej i jednocześnie brak obsługi Nowej Zakoniczyńskiej (na którą cały ruch autobusowy z rejonu Wielkopolskiej powinien zostać docelowo przekierowany) znacząco negatywnie wpłynęłyby na zachowania transportowe uczniów SP86 z naszej dzielnicy. Zwracamy uwagę, że zgodnie z rys. 13.1 Nowa Zakoniczyńska ma być przystosowana do ruchu autobusowego.	Uwaga uwzględniona. Skorygowano założenia dot. przebiegu linii. Opracowany Plan przewiduje taką relację. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
317	Kartodiagramy potoków pasażerskich (rozdział 3.2, strony 41-42) oraz liczby kursów (rozdział 4.1 strona 46), koncepcja sieci połączeń (rozdział 4.5 strona 58)	Należy uwzględnić ruch autobusowy w ciągu ulicy Jagiełły	Z uwagi na bardzo duże opóźnienie w realizacji budowy ulicy Czerskiej oraz przebudowy ulicy Borkowskiej, zwracamy uwagę, że od 2027 roku będzie istniała możliwość skierowania autobusów linii 189 w ulicę Czerską i przed dębem blokującym dalszą rozbudowę zawrócenie autobusu z wykorzystaniem ulicy Jagiełły, a skierowanie tej linii jest bardzo często podnoszone przez Mieszkańców Dzielnicy.	Uwaga odrzucona. W schemacie na 2044 rok założono obsługę tego obszaru przez ul. Czerską. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń transportu zbiorowego jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
318	4.2.1. Układ sieci transportowej Rozdział 4 strona 51 i 52	Należy uwzględnić wyznaczenie buspasa na ulicy Nowej Zakoniczyńskiej.	Pas rezerwy na ulicę Nową Zakoniczyńską jest szeroki na 21m, co umożliwia wprowadzenie tam dwóch pasów zieleni po 3m, ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,5m, chodnika o szerokości 2,5m oraz 3 pasów ruchu o szerokości 3m każdy. Ten trzeci pas mógłby być przeznaczony na buspas co znacząco poprawiłoby punktualność linii autobusowych w naszej dzielnicy (a wyjazd z Nowej Zakoniczyńskiej umożliwiłby dalszą jazdę linii np. 118 z Zakoniczyna w kierunku przystanku PKM/SKM Łostowice na Wielkopolskiej).	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się potrzeby wyznaczenia pasów autobusowych na ul. Nowej Zakoniczyńskiej.
319	Rozdział 4.2.2 Węzły integracyjne strona 53 i 54	Ujednolicenie statusu węzłów transportowych Gdańsk Maćkowy oraz Gdańsk Łostowice poprzez dodanie dodatkowego punktoru: -Gdańsk Łostowice - węzeł lokalny-węzeł na linii PKM Gdańsk Południe, integrujący podróżnych z dzielnicy Orunia-Gdańsk Południe, a także części wsi Borkowo i Kowale	W ocenie Rady Dzielnicy zarówno węzeł Gdańsk Maćkowy jak i Gdańsk Łostowice będą pełnić tę samą rolę. Do przystanku Gdańsk Łostowice dojeżdżać będą mieszkańcy części Kowal oraz części Borkowa. W tekście podniesiono zaś skomunikowanie Straszyna i Rotmanki z przystankiem Gdańsk Maćkowy, co wydaje się nie mieć pokrycia z planowanymi liniami autobusowymi, które docelowo mają jeździć z tych miejscowości do Węzła Kowale, gdzie planowany jest Dworzec Autobusowy. Do węzła Maćkowy dojeżdżać będzie raczej pozostała część Borkowa, której bliżej do tego węzła niż węzła Łostowice.	Uwaga uwzględniona
320	Kartodiagramy potoków pasażerskich (rozdział 3.2, strony 41-42)	Niedoszacowanie potoków pasażerskich na linii PKM Południe od Kowal do Maćkowych	W naszej ocenie potoki pasażerskie zarówno w porannym jak i popołudniowym szczycie są mocno niedoszacowane na linii PKM Południe na odcinku Kowale - Maćkowy. Zwracamy uwagę, że dziś w godzinach szczytu gdzie linie 176 i 213 łącznie realizują w godzinach porannych 6 lub 8 kursów przewożą średnio 300-600 osób (na podstawie obłożenia pojazdów na przystanku Hokejowa) w ciągu godziny, a tereny te posiadają bardzo duże rezerwy deweloperskie liczba mieszkańców w tym obszarze znacząco wzrośnie. Założenie 830 pas/h w szczycie porannym i 610 w popołudniowym zdaje się całkowicie pomijać liczbę pasażerów wsiadającą na przystanku początkowym Kowale oraz nie brać pod uwagę niemal podwojenia liczby mieszkańców w pobliżu przystanków Kowale i Łostowice. Zwracamy uwagę także na fakt, że PKM Południe zmieni nawyki transportowe sporej liczby dzisiejszych kierowców.	Uwaga uwzględniona. Prognozy zaktualizowano.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
321	4.2.1. Układ sieci transportowej Rozdział 4 strona 51 i 52	Podajemy pod wątpliwość zasadność budowy buspasa na alei Havla w przedstawionym zakresie.	W ocenie Rady Dzielnicy buspas w kierunku od pętli Orunia Górna SKM w kierunku Siedlec nie ma uzasadnienia (co wskazuje lokalizacja od Dąbrówki do Przemyskiej). Korki na tym odcinku praktycznie nie występują, czego nie można powiedzieć o relacji odwrotnej, jednakże w tym przypadku buspas powinien być wyznaczony od przystanku Płocka do skrzyżowania z ul. Świętokrzyską jako dodatkowy, trzeci pas ruchu. Alternatywnie proponujemy wyznaczenie trambuspasa na odcinku Płocka - Świętokrzyska, realizowanego równolegle z budową PKM Południe.	Uwaga uwzględniona
322	4.2.1. Układ sieci transportowej Rozdział 4 strona 51 52	Dodanie buspasa na odcinku Sikorskiego Węzeł Grodecka	Z dużym smutkiem przyjęliśmy informację o porzuceniu planów budowy linii tramwajowej w kierunku Kokoszek. Wielu mieszkańców naszej Dzielnicy (co jakiś czas pojawiają się głosy wskazujące na konieczność uruchomienia z naszej Dzielnicy bezpośredniej linii autobusowej na Kokoszki) pracuje w tym obszarze i bardzo liczyli na wygodny i szybki transport (co zapewniłby tramwaj) w ten rejon. Z uwagi na zastąpienie planu tramwaju planem metrobusew wskazujemy na znaczące korki na Alei Armii Krajowej i wskazujemy na konieczność wyznaczenia buspasa od estakady nad Sikorskiego (tuż za zjazdem przed przystankiem Odrzańska) do Węzła Grodecka, aby poprawić punktualność tego środka transportu.	Uwaga odrzucona. Obecnie trwają analizy nad zasadnością i możliwościami technicznymi uruchomienia połączenia typu metrobusew w al. Armii Krajowej z opcją usprawnień w zakresie infrastruktury transportowej.
323	Całość dokumentu	Dodanie wzmianki o konieczności budowy estakad na Armii Krajowej nad skrzyżowaniem z Łostowicką	Kontynuując uwagę w pkt 7, kolejnym punktem znaczącego spowolnienia ruchu w obu kierunkach jest skrzyżowanie z Łostowicką. Aby Metrobusew był realną alternatywą dla samochodu konieczna jest. bezwzględna budowa dwóch estakad w tym miejscu, lub wyznaczenie buspasów w pasie rozdziału między jezdniami Armii Krajowej (w rezerwie pod tramwaj) na odcinku Jabłoniowa Sikorskiego (zakończenie buspasów na wysokości bloku przy Dragana 12)	Uwaga odrzucona. Rozbudowa sieci drogowej jest poza zakresem Planu. Kwestie uprzywilejowania ruchu autobusowego lub usprawnienia ruchu ogólnego na newralgicznych odcinkach będą przedmiotem odrębnych, bardziej szczegółowych analiz.
324	Lp. 1 Osowa i dzielnica Zachód Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 2.3.1., „Gdańsk” (opis dzielnicy Zachód: Matarnia, Kokoszki, Osowa), str. 16-18; rozdziały 3, 4 i 5 - brak osobnej analizy i celów dla dzielnicy Osowa.	Wnoszę o wyodrębnienie w Planie osobnej, bardziej szczegółowej części dotyczącej dzielnicy Osowa w zakresie diagnozy potrzeb przewozowych, priorytetów rozwoju oferty i infrastruktury transportu zbiorowego oraz dostępu pieszego i rowerowego do przystanków.	Osowa jest dużą dzielnicą mieszkaniową (16 281 mieszkańców, gęstość ok. 1183 os./km ²) o bardzo niskim bezrobociu (1,86%), co oznacza duży, codzienny popyt generowany przez dojazdy do pracy i szkół. Jednocześnie w Planie ujęto Osowę jedynie zbiorczo w ramach dzielnicy Zachód, bez przedstawienia specyficznych wyzwań (m.in. układ urbanistyki podmiejskiej, rola węzła kolejowego Gdańsk Osowa). Brak osobnego opisu utrudnia ocenę, czy proponowana oferta i inwestycje realnie odpowiadają na potrzeby tej części miasta.	Uwaga odrzucona. W celu syntezy dokumentu dzielnice opisano w sposób skrótowy.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
325	Lp. 2- Węzeł integracyjny Gdańsk Osowa Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.2.2, Węzły integracyjne" - tabela 4.3 i rys. 4.7, węzeł „Gdańsk Osowa" jako lokalny węzeł integracyjny (KR/KA + A).	Proszę o doprecyzowanie w Planie standardu docelowego węzła "Gdańsk Osowa" (liczba i standard miejsc P+R/B+R/K+R, rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego, zakres integracji rozkładowej z kolejami SKM/PKM oraz liniami autobusowymi), z wyraźnym wskazaniem jego roli jako kluczowego węzła obsługującego zarówno dzielnicę Osowa, jak i gminę Żukowo oraz inne miejscowości zaplecza metropolii.	Plan klasyfikuje „Gdańsk Osowa" jako lokalny węzeł integracyjny, ale brak jest opisu konkretnych parametrów tego węzła, podczas gdy w dokumentach strategicznych (m.in. SUMP OMGGS, RPT) podkreśla się znaczenie integracji transportu szynowego i autobusowego w skali metropolii. Osowa jest naturalnym punktem styku ruchu miejskiego i podmiejskiego (m.in. dynamiczny wzrost ludności gminy Żukowo), dlatego już na poziomie Planu warto zdefiniować minimalny standard infrastruktury i integracji, aby węzeł faktycznie przejął dużą część ruchu samochodowego „z zewnątrz" i nie powodował nadmiernego ruchu tranzytowego przez dzielnicę.	Uwaga odrzucona. Dla żadnego z węzłów nie określono konkretnych wartości miejsc P+R, B+R, K+R. Wartości te powinny być przedmiotem oddzielnych analiz studialnych. Dokument wskazuje jednak na skalę i rolę węzła.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
326	Lp. 3- Korytarz Oliwa - Spacerowa - Osowa - Chwaszczyno (metrobus / BRT) Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.5 "Planowana oferta przewozów...", str. 59-60-opis linii przyspieszonych (metrobus) i przykładowego korytarza: "Oliwa - Spacerowa - Osowa - Chwaszczyno - Szemud/Bojano".	Wnoszę o: - doprecyzowanie, że planowany korytarz „Oliwa - Spacerowa - Osowa - Chwaszczyno - Szemud/Bojano” będzie rozwijany w standardzie nowoczesnego systemu BRT/e-BRT (ciągłe buspasy, priorytet sygnalizacji, wysoki standard przystanków, tabor dużej pojemności, docelowo zeroemisyjny), - określenie minimalnych parametrów oferty w tym korytarzu (częstotliwości w szczycie i poza, docelowy czas przejazdu konkurencyjny wobec samochodu), - zapisanie, że metrobus nie wyklucza w przyszłości rozwoju rozwiązań szynowych, jeżeli potoki i uwarunkowania przestrzenne będą tego wymagały.	Plan słusznie identyfikuje korytarz Oliwa-Spacerowa-Osowa Chwaszczyno jako obszar wymagający szybkiego połączenia o wysokiej przepustowości. W dokumentach europejskich (projekty eBRT2030, ASSURED) wskazuje się, że standard BRT/e-BRT wymaga zdecydowanych rozwiązań infrastrukturalnych (wydzielone pasy, stacje, priorytet na skrzyżowaniach, wysoki komfort), a nie tylko częstszego autobusu". Wpisanie tych parametrów do Planu zapewni, że metrobus będzie realną alternatywą dla samochodu i rzeczywiście ograniczy ruch tranzytowy przez Osowę i okoliczne gminy.	Uwaga odrzucona. Nie wprost, ale zamieszczenie zapisu dotyczącego metrobusów w Planie stały się przyczynkiem na prowadzenia analiz w tym zakresie. Na obecnym etapie nie jest przesądzone w jakiej formie i z jakimi inwestycjami infrastrukturalnymi wiąże się ten projekt. Tego rodzaju rozważania powinny być elementem oddzielnych analiz studialnych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
327	Lp. 4 Hałas drogowy w Osowej a rozwój transportu zbiorowego Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 2.8 "Ochrona środowiska naturalnego" - tabela 2.16 i opis hałasu: Osowa wskazana jako jedna z dzielnic najbardziej narażonych na hałas drogowy.	Proszę o powiązanie w części kierunkowej Planu (rozdz. 11) działań dotyczących rozwoju transportu zbiorowego na terenie dzielnicy Zachód (w tym Osowy) z redukcją hałasu drogowego, poprzez: jednoznaczne wskazanie, że nowe korytarze BRT/metrobus oraz rozwój węzła „Gdańsk Osowa” mają służyć przechwyceniu ruchu samochodowego przed wjazdem w głąb dzielnicy, wprowadzenie zasady ograniczania ruchu tranzytowego przez Osowę równoległe z poprawą jakości oferty transportu publicznego.	Plan diagnozuje hałas drogowy jako główny problem akustyczny Gdańska, a Osowę wymienia wśród najbardziej narażonych dzielnic. Jednocześnie w części kierunkowej brakuje jasnego powiązania inwestycji transportu zbiorowego z redukcją uciążliwości hałasu w konkretnych dzielnicach. W przypadku Osowy rozwój węzła kolejowego i mocnego korytarza autobusowego może realnie ograniczyć ruch samochodowy w dzielnicy warto to wprost zapisać, wiążąc cele środowiskowe z celami transportowymi.	Uwaga odrzucona. Zapisy w rozdziale 11 Planu odnoszą się do ogólnych kierunków rozwoju w skali miasta bez wskazania zakresu tych działań w poszczególnych dzielnicach. Zakres ten częściowo wynika z zapisów w pozostałych rozdziałach, gdzie wskazano m.in. kwestie węzłów integracyjnych, dostępności, ulic dostosowanych do ruchu autobusowego.
328	Lp. 5- Rozszerzenie Planu o pilotaże transportu na żądanie" w dzielnicach Zachodnich Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.5 i 11 - opis elastycznego kształtowania oferty autobusowej; brak wzmianek o usługach transportu na żądanie (DRT) w strefach o rozproszonej zabudowie.	Wnoszę o rozszerzenie Planu o możliwość uruchamiania pilotażowych usług transportu zbiorowego "na żądanie" (DRT) w obszarach o rozproszonej zabudowie i niższym popycie, w szczególności na obrzeżach dzielnicy Zachód (Osowa/Barniewice oraz rejon graniczący z gminą Żukowo), jako uzupełnienie klasycznych linii autobusowych.	Zewnętrzne wytyczne SUMP oraz praktyka wielu miast europejskich pokazują, że w strefach peryferyjnych elastyczne usługi DRT mogą być bardziej efektywne kosztowo i lepiej dopasowane do potrzeb mieszkańców niż rzadko kursujące autobusy stałej trasy. Dzielnica Zachód, w tym Osowa, ma fragmenty o zabudowie rozproszonej oraz dynamicznym rozwoju na styku z gminami ościennymi. Wpisanie do Planu możliwości stosowania DRT pozwoli elastycznie reagować na zmiany zabudowy i popytu w horyzoncie do 2044 r., bez konieczności każdorazowej zmiany dokumentu.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis o transporcie na żądanie w rozdziale 11.2 oraz 4.5.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
329	Lp. 6- Analiza alternatywnych środków transportu (np. kolej linowa Oliwa-Osowa) Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.2 "Charakterystyka planowanej sieci" oraz rozdział 11 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego" - sieć planowana wyłącznie w oparciu o kolej, tramwaj i autobus; brak analiz alternatywnych środków transportu dla korytarzy o dużych różnicach wysokości między dolnym i górnym tarasem (np. Oliwa-Osowa).	Wnoszę o uzupełnienie Planu o zapis zobowiązujący do przeanalizowania - możliwości zastosowania alternatywnych środków transportu w wybranych korytarzach, w szczególności: - analizy wykonalności i opłacalności krótkiej miejskiej kolei linowej (gondolowej) w relacji Oliwa - Osowa, - porównania takiego rozwiązania z wariantami drogowo-autobusowymi (BRT/metrobus) pod względem kosztów inwestycyjnych, eksploatacyjnych, czasu przejazdu oraz wpływu na środowisko.	W Planie wszystkie rozwiązania opierają się na klasycznym trójkącie: kolej - tramwaj - autobus, bez rozważenia innych rozwiązań dla korytarzy o trudnej rzeźbie terenu. Tymczasem w wielu miastach (np. Paryż - projekt Câble 1, liczne systemy miejskich kolei linowych w Ameryce Południowej) kolej linowa stosowana jest jako efektywny środek dowozowy między obszarami o dużych różnicach wysokości i ograniczonej przestrzeni na nowe drogi/torowiska. Korytarz Oliwa-Osowa łączy dolny i górny taras, jest wskazywany w Planie jako priorytetowy dla szybkiego połączenia (metrobus), a jednocześnie przebiega przez obszary cenne przyrodniczo (Trójmiejski Park Krajobrazowy). Przeprowadzenie wstępnej analizy kolei linowej jako alternatywy lub uzupełnienia dla rozwiązań drogowych pozwoli obiektywnie ocenić, czy w długim horyzoncie 2044 r. nie byłoby to rozwiązanie korzystniejsze środowiskowo i przestrzennie.	Uwaga odrzucona. Żaden z dokumentów planistycznych nie uwzględnia planów budowy takiego rozwiązania do roku 2044, aby przewidywać dla niego ofertę przewozową w niniejszym Planie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
330	Lp. 7 Włączenie tramwajów wodnych jako elementu codziennego transportu Zapis w projekcie dokumentu Brak odniesień do miejskiego transportu wodnego jako elementu systemu publicznego transportu zbiorowego; Plan obejmuje wyłącznie kolej, tramwaj i autobus.	Wnoszę o: - uzupełnienie Planu o traktowanie tramwajów wodnych jako integralnego podsystemu publicznego transportu zbiorowego, nie tylko atrakcji turystycznej, - zaplanowanie docelowo dwóch linii wodnych o regularnym, całodziennym i możliwie częstym kursowaniu, które stanowiłyby realną alternatywę dla transportu lądowego: - linia Gdańsk Targ Rybny - Gdańsk Sobieszewo, - linia Gdańsk Targ Rybny - Brzeźno, - uwzględnienie dla tych linii docelowej integracji taryfowej (bilet miejski/metropolitalny), integracji z węzłami przesiadkowymi oraz minimalnych standardów częstotliwości w szczycie i poza szczytem.	Mimo położenia nad wodą, Plan nie wykorzystuje transportu wodnego jako pełnoprawnego środka codziennej komunikacji, podczas gdy w wielu miastach portowych (np. Hamburg, Rotterdam, Londyn) miejskie promy i tramwaje wodne funkcjonują jako regularny element sieci, obsługując zarówno ruch codzienny, jak i turystyczny. Gdańsk już posiada doświadczenia z sezonowymi liniami wodnymi, ale są one prowadzone głównie w logice atrakcji rekreacyjnej, a nie stałego transportu. Proponowane relacje Targ Rybny - Sobieszewo i Targ Rybny - Brzeźno łączą gęsto zaludnione lub intensywnie odwiedzane obszary (centrum, Brzeźno, Wyspa Sobieszewska) i mogą realnie odciążyć układ drogowy, szczególnie w okresach dużego natężenia ruchu w kierunku plaż i terenów rekreacyjnych. Wpisanie tramwajów wodnych do Planu jako elementu systemu (z określeniem korytarzy i ogólnych parametrów) pozwoli w kolejnych etapach przygotować szczegółowe studia wykonalności i lepiej powiązać inwestycje w nabrzeża, przystanie i ofertę przewozową.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się organizacji przewozów transportem wodnym w ramach sieci połączeń użyteczności publicznej.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
331	Lp. 8 Transport penetrujący wnętrze Osowy (mikrobusy / autonomiczne pojazdy dowozowe) Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.2.2, Węzły integracyjne" - węzeł „Gdańsk Osowa" na obrzeżu dzielnicy; rozdział 4.5 "Planowana oferta przewozów..." - opis elastyczności oferty autobusowej, bez wskazania rozwiązań penetrujących wnętrze rozległych dzielnic mieszkaniowych (np. Osowa).	Wnoszę o uzupełnienie Planu o możliwość wdrożenia na terenie dzielnicy Osowa (oraz innych rozległych dzielnic jednorodzinnych) systemu transportu penetrującego wnętrze dzielnicy - z wykorzystaniem małych (docelowo również autonomicznych) pojazdów dowozowych - realizujących krótkie kursy dowozowe do węzłów integracyjnych (w szczególności „Gdańsk Osowa") i przystanków linii głównych.	Osowa jest dużą, przestrzennie rozproszoną dzielnicą mieszkaniową, a główne węzły przesiadkowe (stacja kolejowa, główne przystanki) zlokalizowane są na jej obrzeżach. W takich warunkach klasyczne linie autobusowe o ograniczonej częstotliwości nie zapewnią wygodnego, krótkiego dojazdu z wnętrza dzielnicy do węzłów. W wielu miastach europejskich testowane są rozwiązania typu „first/last mile" - małe, często autonomiczne pojazdy lub mikrobusy dowozowe do stacji kolejowych i węzłów BRT - jako uzupełnienie sieci głównej. Wpisanie do Planu możliwości zastosowania takich rozwiązań (jako pilotaży i docelowego standardu dla dzielnic o zabudowie jednorodzinnej) pozwoli lepiej zrealizować cel zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach oraz ograniczyć konieczność dojazdu do węzłów samochodem prywatnym w dzielnicy Osowa.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis o transporcie na żądanie w rozdziale 11.2 oraz 4.5.
332	Lp. 9 Pełny priorytet dla tramwajów na skrzyżowaniach Zapis w projekcie dokumentu Rozdział 4.2.1 "Układ sieci transportowej" oraz rozdział 11 "Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego" - wielokrotne odwołania do priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego w sygnalizacji świetlnej, bez jednoznacznego zapisu o pełnym priorytecie dla tramwajów na wszystkich skrzyżowaniach w ciągach tramwajowych.	Wnoszę o doprecyzowanie w części kierunkowej Planu, że docelowym standardem funkcjonowania sieci tramwajowej w Gdańsku jest pełny priorytet tramwajów na wszystkich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną na ciągach tramwajowych, tj. takie sterowanie ruchem, w którym tramwaj nie traci czasu na dojazd i oczekiwanie na światłach w stosunku do ruchu indywidualnego, a przypadki zatrzymania na czerwonym świetle są ograniczone do absolutnego minimum (np. sytuacje wyjątkowe).	Plan słusznie stawia na rozwój transportu szynowego jako kręgosłupa systemu oraz zakłada zwiększenie prędkości i atrakcyjności tramwajów, m.in. przez budowę nowych tras i przystanków podwójnych. Jednocześnie w praktyce to właśnie brak konsekwentnego priorytetu w sygnalizacji (zatrzymania przed skrzyżowaniami, "łapanie czerwonych światła") jest jednym z głównych czynników obniżających prędkość handlową tramwajów i konkurencyjność względem samochodu. Doświadczenia miast o wysokim udziale transportu szynowego (np. Wiedeń, Freiburg, Zurych) pokazują, że dopiero twardy, systemowy priorytet sygnałowy dla tramwajów pozwala osiągnąć prędkości i punktualność, które realnie zachęcają do przesiadki z auta. Wpisanie pełnego priorytetu do Planu jako standardu docelowego (z możliwością etapowego wdrażania, np. od głównych korytarzy) wprost przełoży się na skrócenie czasu podróży, lepsze wykorzystanie taboru oraz większy udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.	Uwaga odrzucona. W Planie wskazano na potrzebę priorytetyzacji ruchu tramwajowego w ruchu ogólnym. Wdrożenie bezwzględnego (pełnego) priorytetu nie jest jednak możliwe w każdej z lokalizacji z uwagi m.in. na strukturę sieci transportowej miasta. Dodano jednak zapisy o konieczności zapewnienia większej prędkości przejazdu tramwajów na nowoprojektowanych i modernizowanych odcinkach sieci tramwajowej.
333	13.2. Mapa sieci ulic dostosowanych do ruchu autobusowego s. 108-110	Konieczność zaprojektowania ulicy Nowej Spadochroniarzy z obustronnymi buspasami.	Dobrze zaprojektowany układ buspasów połączonych w jeden spójny system znacząco poprawia atrakcyjność i efektywność transportu zbiorowego	Uwaga odrzucona. Obecnie nie przewiduje się pasów autobusowych na ul. Nowej Spadochroniarzy.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
334	13.2. Mapa sieci ulic dostosowanych do ruchu autobusowego s. 108-110	Konieczność dostosowania do ruchu autobusowego nowoprojektowanej ulicy w zachodniej części Klukowa (ulica zaznaczona na załączniku kolorem czerwonym) - najlepiej w formie buspasa.	Nowa ulica w zachodniej części Klukowa będzie docelowo obsługiwać olbrzymie tereny nowoprojektowanej zabudowy mieszkaniowej. Jeśli nie zostanie przystosowana dla ruchu autobusowego tysiące mieszkańców zostanie wyłączonych z możliwości swobodnego korzystania z transportu zbiorowego. W.w. ulica będzie się kończyć w okolicach PKM Rębichowo.	Uwaga uwzględniona
335	13.2. Mapa sieci ulic dostosowanych do ruchu autobusowego s. 108-110	Konieczność dostosowania do ruchu autobusowego ulicy Zenitowej we wschodniej części Klukowa (ulica zaznaczona na załączniku kolorem niebieskim)	Ulica Zenitowa we wschodniej części Klukowa będzie docelowo obsługiwać olbrzymie tereny nowoprojektowanej zabudowy mieszkaniowej.	Uwaga uwzględniona
336	Planowana sieć tramwajowa rozdz 4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Wnoszę o uzupełnienie Rozdziału 4 „Infrastruktura i sieć transportowa...” w części "Charakterystyka 4.2 planowanej sieci" o zapis dotyczący uwzględnienia dzielnicy Dolne Miasto w kierunkach rozwoju sieci transportu zbiorowego, w szczególności transportu szynowego (tramwajowego). Dolne Miasto jest obszarem intensywnej zabudowy mieszkaniowej i wzrostu liczby mieszkańców, a projekt planu nie przewiduje jego systemowego włączenia do docelowej sieci tramwajowej. Zasadne jest przeprowadzenie analizy obsługi tej dzielnicy oraz zabezpieczenie rezerwy terenowej pod przyszłą infrastrukturę.	Obecne rozwiązania są niewystarczające, autobusy stoją w zatorach drogowych, a ruch samochodowy z pewnością wzrośnie po zrealizowaniu licznych inwestycji deweloperskich.	Uwaga odrzucona. Obsługa tego obszaru odbywać się będzie transportem tramwajowym w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie oraz transportem autobusowym m.in. w ul. Toruńskiej. Zapisy Planu nie ograniczają możliwości rozszerzenia oferty przewozowej w zakresie liczby linii, relacji lub liczby kursów.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
337	nie wypełniono	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących Planu transportowego do roku 2044 chciałbym / chciałabym zgłosić uwagi oraz propozycje rozwiązań mających na celu poprawę dostępności, bezpieczeństwa oraz funkcjonalności transportu publicznego dla pasażerów - w szczególności rodzin z dziećmi, seniorów oraz osób korzystających z komunikacji w codziennych dojazdach do pracy i szkół. 1. Postulat budowy wiaty i rozważenia lokalizacji dodatkowego przystanku tramwajowego - skrzyżowanie ulic Nowolipie i Kartuskiej Patrząc na długofalowy plan rozwoju infrastruktury transportowej, zwracam się z prośbą o rozważenie możliwości wcześniejszego uwzględnienia: • budowy wiaty przystankowej dla T 10 i T 12, • ustanowienia nowego miejsca przystankowego tramwajowego T 10 i T 12 w rejonie skrzyżowania ul. Nowolipie i Kartuskiej. Argumenty przemawiające za tym rozwiązaniem: • poprawa bezpieczeństwa pieszych, szczególnie dzieci i seniorów, • krótsze i wygodniejsze dojście do przystanków w kierunku Oruni i Wrzeszcza, • lepsza dostępność zimą i podczas złych warunków pogodowych, • realne odciążenie obecnych węzłów przesiadkowych. Jako rodzic dzieci uczęszczających do Szkoły Podstawowej nr 14 oraz do przedszkola przy ul. Malczewskiego, obserwuję codzienne trudności komunikacyjne. Rano sprawdzam rozkład 167, jednak powrót ok 16 jest większym wyzwaniem logistycznym. Obecnie dojazd z przedszkola często wymaga podróży zatłoczonym tramwajem do Emaus oraz oczekiwania na przesiadkę, które bywa nawet 15-minutowe. Dla wielu rodzin z naszej okolicy znacznie wygodniejszym rozwiązaniem byłaby możliwość wysiadania wcześniej - np. w rejonie Łostowice / Nowolipie i przejścia pieszo lub wykonania przesiadki na przystanku Emaus 02, gdzie dostępne są trzy linie autobusowe. Obecnie na węźle przesiadkowym dostępne są jedynie linie 168 i 175, co znacząco ogranicza elastyczność podróży. Proponowane rozwiązanie będzie dużą korzyścią dla uczniów i pracowników II Społecznej Szkoły Podstawowej STO, licznych punktów usługowych i handlowych oraz odwiedzających Cmentarz Św. Franciszka. 2. Koordynacja rozkładów jazdy linii autobusowych 167,	nie wypełniono	Uwaga uwzględniona. Dodano przystanek Emaus do mapy przystanków tramwajowych i listy przystanków zintegrowanych (rys. 4.5). Pozostałe uwagi odnoszą się do bieżących działań operacyjnych w zakresie koordynacji rozkładu jazdy. Plan wskazuje na taką potrzebę i kierunek działań. Realizację tych działań należy weryfikować w ramach prac bieżących ZTM.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
		168 oraz 175 - przystanki Myśliwska, Pagórkowa i Zielony Stok Naszym podstawowym przystankiem jest Pagórkowa. Obecnie autobusy linii 167, 168 i 175 często odjeżdżają w bardzo krótkim odstępie czasu, po czym następuje dłuższa przerwa w kursowaniu. Proszę o przeanalizowanie możliwości lepszej koordynacji rozkładów jazdy tych linii, tak aby: • kursy były bardziej równomiernie rozłożone w czasie, • ograniczyć sytuacje, w których pasażerowie czekają kilkanaście minut na kolejny autobus, • poprawić realną dostępność transportu publicznego w godzinach szczytu i poza nimi. 3. Propozycja usprawnienia przesiadek dla mieszkańców południowych dzielnic Warto rozważyć także rozwiązania systemowe dla osób dojeżdżających z dzielnic takich jak Jasień, Kokoszki, Karczemki czy Bysewo, polegające na: • usprawnieniu przesiadek na tramwaj, (T 10 i T 12 w godzinach szczytu są pełne) • rozważeniu uruchomienia tramwaju o charakterze „szybkiego połączenia” do centrum, • zapewnieniu bezpośredniego połączenia z rejonem przystanku SKM Gdańsk Śródmieście. Takie rozwiązanie mogłoby: • skrócić czas dojazdu do centrum, • zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego względem samochodu, • poprawić funkcjonowanie całej sieci komunikacyjnej miasta. Uważam, że powyższe rozwiązania znacząco poprawiłyby komfort korzystania z komunikacji miejskiej oraz realnie wpłynęły na zwiększenie liczby pasażerów, szczególnie wśród rodzin z dziećmi i osób codziennie dojeżdżających do pracy i szkół. Dziękuję za możliwość udziału w konsultacjach społecznych oraz za rozważenie przedstawionych postulatów. Z poważaniem		
338	Rozdz. 8.2 str. 83	Czy zostanie powiększony parking przy PKM Jasień ?	Już teraz brakuje tam miejsc postojowych ?	Uwaga odrzucona. Plan nie określa liczby miejsc parkingowych. Aspekt ten powinien zostać poddany odrębnym pracom/analizom.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
339	Rozdz. 4.2.1 Rys. 4.6 str. 52	Od PKM Brętowo do przystanku Kolumba powinien powstać buspas.	Autobusy regularnie stoją w korku w godzinach szczytu na tej trasie (wzniesieniu), a tam są 2 pasy ruchu i pas zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem. Jest więc miejsce zarówno na nowy buspas jak i wytyczenie go w jezdni już istniejącej, tak jak ma to miejsce na Jaśkowej Dolinie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Odcinek ten zostanie poddany analizie możliwości technicznej wyznaczenia pasa i jego zasadności.
340	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak alternatywnego połączenia komunikacyjnego z dzielnicą Kokoszki [nieuwzględnienie szybkiego tramwaju, buspasa lub innego uprzywilejowanego środka transportu zbiorowego]	Dynamiczny rozwój dzielnicy Kokoszki zabudowę obejmujący mieszkaniową, usługową oraz produkcyjną - powoduje, że obecne możliwości dojazdu do centrum się stają miasta niewystarczające. Prognozy na rok 2044 (Rys. 5.2) pokazują, że obszar przekroczeń 40- minutowego czasu podróży będzie się powiększał, a realny czas przejazdu może dochodzić ruchu nawet do ponad 60 minut. Wprowadzenie niezależnego od samochodowego połączenia z/do Kokoszek skróciłoby czas podróży oraz zwiększyło atrakcyjność transportu zbiorowego względem samochodu. ul. ul. Rozwiązanie to przyniosłoby korzyści także mieszkańcom Jasienia (m.in. rejonów Wiszących Ogrodów, Źródlanej czy Leszczynowej), zapewniając im dodatkową opcję dojazdu. Z kolei mieszkańcy okolicznych miejscowości, takich jak Żukowo, Pępowo, Leżno czy Banino, dzięki parkingom Park&Ride, węzłom przesiadkowym i uzupełniającej siatce połączeń autobusowych, zyskaliby realną alternatywę dojazdu do pracy i szkół.	Uwaga uwzględniona. W projekcie Planu przekazanego do konsultacji zawarto propozycję utworzenia połączenia o charakterze metrobus, tzn. pospiesznego, uprzywilejowanego środka transportu. Wskazano m.in. na potencjał takiego połączenia między Kokoszkami, a Śródmieściem.
341	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Rozszerzenie schematu o dodatkowe planowane buspasy	Uzupełnienie schematu o kolejne planowane buspasy. Poza materiałami przekazanymi przez Wydział Projektów Inwestycyjnych zasadne jest przeprowadzenie pogłębionej analizy aktualnych zatorów w godzinach szczytu oraz zestawienie ich z prognozowanym natężeniem ruchu, z uwzględnieniem strat czasu ponoszonych przez transport zbiorowy. Szczegółnej analizy wymagają ciągi wzdłuż Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, ul. Rakoczego, ul. Traktu Św. Wojciecha, ul. Kartuskiej, Przywidzkiej/Starowiejskiej oraz ul. Wdrożenie ul. Niepołomickiej. rozwiązań zapewniających autobusom priorytet na tych odcinkach pozwoliłoby ograniczyć opóźnienia w szczycie oraz zwiększyć konkurencyjność komunikacji miejskiej wobec transportu indywidualnego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.1 o potrzebie prowadzenia dalszych analiz dot. wyznaczenia kolejnych lokalizacji dla pasów autobusowych i pasów autobusowo-tramwajowych.
342	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak połączenia tramwajowego z Letnicy do Zaspy (między Al. Hallera a ul. Marynarki Polskiej)	Rejon Letnicy i Brzeźna intensywnie się rozwija - zarówno w zakresie zabudowy mieszkaniowej, jak i usługowej. Powstają nowe generatory ruchu, którym nie towarzyszy adekwatna rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego, co skutkuje ograniczoną dostępnością efektywnych połączeń z innymi częściami miasta. Budowa linii tramwajowej w relacji Letnica/Brzeźno- Zaspą umożliwiłaby szybkie i stabilne połączenie z Wrzeszczem oraz Oliwą, zachęcając mieszkańców do wyboru komunikacji zbiorowej. W kontekście dalszego rozwoju Portu, Letnicy i terenów postoczniovych brak nowego połączenia szynowego może doprowadzić do przeciążenia układu drogowego, zwłaszcza przy rosnącym transporcie towarowym. Proponowana inwestycja stanowiłaby nie tylko odpowiedź na bieżące potrzeby, ale również element przygotowania miasta na przyszły rozwój północnych dzielnic. Dodatkowo linia tramwajowa mogłaby przejąć część pracy przewozowej autobusów, poprawiając ich punktualność.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy przez Letnicę w późniejszym czasie.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
343	9.Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej / 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Priorytetyzacja komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	Konieczne jest przeprowadzenie analizy generowanych poszczególnych strat czasu na skrzyżowaniach oraz ocena czasów przejazdu na wybranych ciągach komunikacyjnych, aby wskazać wymagające organizacji lokalizacje zmian sygnalizacji świetlnej. Należy rozważyć możliwość wdrożenia priorytetu dla transportu zbiorowego, mając świadomość, że w części punktów osiągnięto maksymalny dopuszczalny poziom uprzywilejowania przy zachowaniu płynności ruchu wszystkich uczestników. Nadmierne zwiększenie priorytetu (np. do poziomu wysokiego lub bezwzględnego) mogłoby negatywnie wpłynąć na ruch pieszego, rowerowego oraz kołowego. Analiza powinna być spójna z miejskimi dokumentami strategicznymi, które akcentują potrzebę wzmacniania ruchu pieszego i rowerowego oraz zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu.	Uwaga odrzucona. W Planie wskazano na potrzebę priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w ruchu ogólnym. Wdrożenie bezwzględnego (pełnego) priorytetu nie jest jednak możliwe w każdej z lokalizacji z uwagi m.in. na strukturę sieci transportowej miasta. Dodano jednak zapisy o konieczności zapewnienia większej prędkości przejazdu tramwajów na nowoprojektowanych i modernizowanych odcinkach sieci tramwajowej.
344	4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej W Gdańsku i gminach objętych planem	Linie przyspieszone	Należy wskazać znaczenie linii które przyspieszonych, pozwalają istotnie skrócić czas przejazdu na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. Jest to szczególnie ważne biorąc pod uwagę sprawne przesiadki oraz zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez oferowanie konkurencyjnych czasów podróży względem samochodu. Warto przeanalizować także rozszerzenie obsługi liniami przyspieszonymi na kolejne odcinki, takie jak Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, Al. Armii Krajowej oraz ul. Trakt Św. Wojciecha.	Uwaga odrzucona. Zgodnie z Ustawą nie jest wymagane w Planie wskazywanie wykazu linii w tym wskazywania, które z linii przyspieszone albo pospieszne. W Planie zaproponowano obsługę tej części miasta poprzez metrobus, stanowiący szybki transport autobusowy do centrum miasta z potencjałem rozwoju w kierunku systemu BRT, m.in. w Armii Krajowej. Obecne zapisy planu nie ograniczają organizatora w zakresie uruchamiania połączeń pospiesznych lub przyspieszonych.
345	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak łącznika PKM ze stacji Gdańsk Strzyża w kierunku Przymorza/Oliwy/Sopotu/Gdyni Głównej	Budowa łącznika kolejowego z linii PKM w kierunku Olivia Business Centre, Sopotu oraz Gdyni Głównej umożliwiłoby skierowanie pociągów rejonów Rębiechowa, Portu Lotniczego, Matarni i Jasienia w kierunku Centralnego Pasma Usługowego, strefy biurowej oraz wielu innych punktów bez konieczności zmiany czoła wagonu oraz postoju na stacji Gdańsk Wrzeszcz, tym samym wpływając pozytywnie na czas przejazdu oraz poprawiając także przepustowość ww. stacji kolejowej. W takim wariantcie możliwe byłoby także utworzenie linii okólnej, która wyruszając z Gdyni Głównej mogłaby wracać do tej stacji przez Osowę, Strzyżę, Sopot.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się rozbudowy infrastruktury w tym zakresie m.in. z uwagi na przepustowość linii kolejowej nr 248 i konieczność różnicowania oferty przewozowej w kierunku Śródmieścia i w kierunku Oliwy, co przy włączeniu tego rodzaju połączeń w odcinki sieci PLK lub nawet SKM utrudniłoby kształtowanie oferty przewozowej na samej linii 248 i odcinkach dojazdowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
346	str. 7 Przygotowując plan uwzględniono m.in.: (...) Strategię Rozwoju Gdańska 2030 Plus; (...) opracowania i dokumenty strategiczne Gdańska i gmin objętych planem.	Przygotowując plan uwzględniono m.in.: - Regionalny Program Strategiczny dla województwa pomorskiego; - opracowania i dokumenty strategiczne Gdańska i gmin objętych planem, w tym: + Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus; + Gdańsk Programy Rozwoju 2030 (głównie Program Rozwoju Dostępne Miasto); + Plan Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot; + Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030; - studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska i gmin, które podpisały porozumienia z Miastem Gdańsk w sprawie organizowania i wykonywania przewozów na określonych liniach; - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego; - obecny system organizacji publicznego transportu zbiorowego; - wyniki Gdańskich Badań Ruchu 2022; - projekty i plany inwestycyjne wskazane przez Wydział Projektów Inwestycyjnych UM Gdańsk; - sytuację społeczno-gospodarczą Miasta Gdańska;	Nadano właściwą nazwę, dodano jeden z kluczowych dokumentów oraz poukładano	Uwaga uwzględniona. Dziękujemy.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
347	str. 7 W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji: • dane Urzędu Miejskiego w Gdańsku i urzędów gmin objętych planem; • dane Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku; • wyniki Gdańskich Badań Ruchu 2022; • dane i informacje Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku; • Transportowy Model Symulacyjny Miasta Gdańska; • opracowania i dokumenty strategiczne Gdańska i gmin objętych planem.	W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji: • dane Urzędu Miejskiego w Gdańsku i urzędów gmin objętych planem; • dane Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku; • wyniki Gdańskich Badań Ruchu 2022; • dane i informacje Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku; • Transportowy Model Symulacyjny Miasta Gdańska; • opracowania i dokumenty strategiczne Gdańska i gmin objętych planem.	Dubel; było wcześniej	Uwaga uwzględniona.
348	str. 7 Wykorzystano informacje dostępne w jednostkach organizacyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku (np. dane Zarządu Transportu Miejskiego, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, Biura Rozwoju Gdańska), statystyki Głównego Urzędu Statystycznego	Wykorzystano informacje dostępne w jednostkach organizacyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku (np. dane Zarządu Transportu Miejskiego, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni (obecnie jako: Gdańskiego Zarządu Dróg oraz Gdańskiego Zarządu Zieleni), Biura Rozwoju Gdańska), statystyki Głównego Urzędu Statystycznego	należy zaakcentować zmiany w strukturze jednostek organizacyjnych Gminy Miasta Gdańska	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
349	str. 9 Transport publiczny w Gdańsku i okolicznych gminach jest kluczowym elementem planów strategicznych na poziomie miejskim, metropolitalnym i regionalnym. Wszystkie obowiązujące dokumenty planistyczne – od Strategii Rozwoju Gdańska 2030 Plus, przez Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Gdańska i Obszaru Metropolitalnego, aż po Regionalny Plan Transportowy Województwa Pomorskiego 2030 – podkreślają rolę transportu zbiorowego w zrównoważonym rozwoju. Poniżej przedstawiono, jak transport publiczny jest ujęty w tych strategiach, ze szczególnym uwzględnieniem miasta Gdańska oraz sąsiednich gmin obsługiwanych przez ZTM Gdańsk.	od Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus	Właściwa nazwa	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
350	str. 9 Strategia Gdańsk 2030 Plus wyznacza długofalowe kierunki rozwoju miasta, w tym politykę mobilności. Dokument ten zakłada priorytet dla zrównoważonych form transportu – w hierarchii potrzeb transportowych na pierwszym miejscu stawia ruch pieszego, następnie rowerowy, potem transport publiczny, a dopiero na końcu transport samochodowy indywidualny. Oznacza to, że poprawa warunków dla pieszych i rowerzystów oraz rozwój transportu zbiorowego są kluczowe dla osiągnięcia celów strategii, natomiast ruch aut osobowych ma być stopniowo ograniczany. W zakresie transportu publicznego Strategia 2030 Plus kładzie nacisk na unowocześnienie i rozbudowę systemu miejskiego transportu zbiorowego. Jedno z istotnych założeń jest rozwijanie systemu transportu publicznego poprzez inwestycje w tabor i infrastrukturę – m.in. zakup nowoczesnych autobusów i tramwajów oraz modernizację i rozbudowę sieci połączeń (np. nowych linii tramwajowych). Dokument wskazuje, że	Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus (dalej: Strategia Gdańska) wyznacza (...) W zakresie transportu publicznego Strategia Gdańska kładzie nacisk (...)	Albo używamy pełnej nazwy Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta albo wskazujemy jaki dalej nadajemy jej skróty, np.: Strategia Gdańska. Obecnie mamy kilka form: - Strategia Miasta 2030 Plus - Strategia Gdańska 2030 Plus - Strategia 2030 Plus -	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
	dotychczasowe inwestycje w transport (zarówno w drogi, jak i transport publiczny) uczyniły Gdańsk jednym z liderów w kraju pod względem jakości infrastruktury transportowej. Dalsza poprawa systemu transportu zbiorowego została zidentyfikowana jako jedno z głównych wyzwań rozwojowych – strategia zakłada konieczność ciągłego ulepszania oferty w mieście.			

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
351	str. 9 W ramach Strategii wyodrębniono Program Rozwoju Dostępne Miasto, który precyzuje cele i działania związane z transportem. Jednym z kluczowych celów szczegółowych programu jest „zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego” dla mieszkańców. Realizacja tego celu ma nastąpić poprzez szereg działań, takich jak modernizacja infrastruktury przystankowej, rozwój węzłów przesiadkowych, poprawa komfortu i punktualności, skrócenie czasu podróży, a także inwestycje w nowy tabor. W ten sposób strategia miejska dąży do tego, by transport zbiorowy stał się realną alternatywą dla podróży samochodem, przyczyniając się do ograniczenia korków i emisji oraz poprawy dostępności transportowej wszystkich dzielnic.	W ramach Strategii Gdańska wyodrębniono cztery Programy Rozwoju, a wśród nich Program Rozwoju Dostępne Miasto	Rozwinięcie i uszczegółowienie	Uwaga uwzględniona.
352	str. 9 (...) Program Rozwoju Dostępne Miasto, który precyzuje cele i działania związane z transportem.	Program Rozwoju Dostępne miasto, który precyzuje cele i działania związane z mobilnością i transportem, transformacją energetyczną oraz kwestiami cyfryzacyjnymi i smart city.	Należy wskazać wszystkie obszary poruszone w danym Programie Rozwoju, mimo tego, że dokument będzie odnosił się wyłącznie do zakresu transportowego.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
353	str. 10 SUMP Gdańsk 2030 stanowi zatem konkretną mapę drogową, jak zwiększyć rolę transportu publicznego w mieście – spójnie z założeniami strategii 2030 Plus – tak aby w 2030 r. więcej mieszkańców wybierało autobusy i tramwaje zamiast własnych aut.	SUMP Gdańsk 2030 stanowi zatem konkretną mapę drogową, jak zwiększyć rolę transportu publicznego w mieście – spójnie z założeniami Strategii Gdańska / Strategii Miasta – tak aby w 2030 r. więcej mieszkańców wybierało autobusy i tramwaje zamiast własnych aut.	należy uspoźnić zapisy odnoszące się do dokumentu Strategia Rozwoju Miasta gdańsk 2030 Plus - używając jednej, spójnej i skróconej nazwy	Uwaga uwzględniona.
354	str. 11 cały punkt 2.1.4. Regionalny Plan Transportowy Województwa Pomorskiego 2030	proponuję przenieść i od tego zacząć -> jako pkt. 2.1.1.	hierarchia dokumentów strategicznych	Uwaga uwzględniona.
355	str. 12 Gdańsk aktywnie rozwija swój system transportu zbiorowego, dążąc do zwiększenia jego atrakcyjności, dostępności i zrównoważonego charakteru. Działania te są częścią szerszych programów rozwoju miasta, takich jak Dostępne Miasto" i "Zielone Miasto", oraz są wspierane przez strategię na poziomie metropolitalnym i unijnym.	Działania te są częścią Gdańskich Programów Rozwoju 2030 - Dostępnego Miasta oraz Zielonego Miasta	uszczegółowienie	Uwaga uwzględniona.
356	str. 12 Opracowanie harmonogramu modernizacji infrastruktury tramwajowej na ul. Hucisko, 3 Maja, Podwale.	Które Podwale?	Brakuje informacji	Uwaga uwzględniona. Podwale Przedmiejskie

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
357	str. 13 Gdańsk będzie gospodarzem Światowego Kongresu Rowerowego Velo-City w 2025 roku.	Gdańsk był gospodarzem Światowego Kongresu Rowerowego Velo-City w 2025 roku.	należy zaktualizować zapisy dotyczące konkretnych dat z przeszłości	Uwaga uwzględniona.
358	str. 13 Priorytetyzacja ruchu: Wprowadzono priorytet tramwajowy na skrzyżowaniach oraz priorytetyzację autobusów, aby skrócić czas przejazdu.	Priorytetyzacja ruchu: Wprowadzono priorytet tramwajowy na skrzyżowaniach (np.w lokalizacjach ...) oraz priorytetyzację autobusów, aby skrócić czas przejazdu.	aktualny zapis może sugerować, ale również w pełni nie potwierdza, że wprowadzono priorytet tramwajowy na wszystkich skrzyżowaniach w mieście. Należy wskazać konkretne skrzyżowania, których to dotyczy lub uzupełnić zapis, że dotyczy on wszystkich skrzyżowań w mieście.	Uwaga odrzucona. Dokument wskazuje potrzebę i dążenie do priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w ruchu. Na poziomie dokumentu planistycznego nie należy wskazywać konkretnych skrzyżowań z uwagi na konieczność przeprowadzenia odrębnych analiz dotyczących możliwości i zasadności stosowania tego rodzaju rozwiązań na poszczególnych skrzyżowaniach.
359	str. 14 Rozwój transportu zbiorowego w Gdańsku jest kompleksowo planowany i realizowany w ramach Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus oraz powiązanych programów rozwoju, takich jak „Dostępne Miasto”, które uwzględniają zarówno poprawę infrastruktury, jak i promowanie zrównoważonych form przemieszczania się.	(...) oraz powiązanych Programów Rozwoju, w tym w szczególności Dostępnego Miasta, które (...)	uszczegółowienie	Uwaga uwzględniona.
360	str. 14 powierzchni 266 km2.	Brakuje odniesienia - przypisu dolnego; zapewne chodziło o "część lądową".	uzupełnienie	Uwaga uwzględniona.
361	str. 14 Widnieje zapis: Dla celów określenia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańsk podzielono na 6 dzielnic urbanistycznych i 28 jednostek urbanistycznych (rys. 2.1)....a pod nim zupełnie odstająca od tego zapisu mapa prezentująca 35 dzielnic Gdańska.	Proponuję przenieść mapę we właściwe miejsce + podmienić mapę na taką z o wiele wyższą jakością/rozdzielczością	przeniesienie	Uwaga uwzględniona. Dodano mapę lepszej jakości.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
362	str. 15 Tytuł mapy: Rys. 2.1. Podział Gdańska na dzielnice i jednostki urbanistyczne	Mapa prezentuje podział na dzielnice - na jednostki urbanistyczne brak	korekta treści	Uwaga uwzględniona.
363	str. 17 Źródło: BRG	Źródło: www.gdansk.pl/gdanskwliczbach	korekta treści	Uwaga odrzucona. Dane otrzymano z BRG. W serwisie Gdańsk w liczbach nie ma danych o liczbie miejsc pracy.
364	str. 18 Gmina Kolbudy - Przyszły plan ogólny gminy, uchwalony do końca 2025 roku, ma wskazać obszary intensywnego rozwoju i zabudowy, w tym mieszkaniowej.	Przyszły plan ogólny gminy, uchwalony z końcem 2025 roku wskazuje obszary intensywnego rozwoju i zabudowy, w tym mieszkaniowej.	należy uwzględnić to, czy dokument realnie został uchwalony z końcem 2025 r. lub jego uchwalenie zostało odsunięte w czasie	Uwaga uwzględniona.
365	str. 18 Kolbudy zawarła porozumienie międzygminne z Gminą Żukowo w sprawie organizacji przewozów na linii autobusowej Z14.	Gmina Kolbudy zawarła porozumienie międzygminne z Gminą Żukowo w sprawie organizacji przewozów na linii autobusowej Z14.	należy wprowadzić korektę stylistyczną	Uwaga uwzględniona częściowo. Zdanie usunięto na skutek innej uwagi.
366	str. 19 Należy zaznaczyć, że linia N5 również przebiegają przez gminę, jednak bez porozumienia międzygminnego.	Należy zaznaczyć, że linia N5 również przebiega przez gminę, jednak bez porozumienia międzygminnego.	należy wprowadzić korektę stylistyczną	Uwaga uwzględniona częściowo. Zdanie usunięto na skutek innej uwagi.
367	str. 22 Tytuł tab. 2.4. - ... na podstawie"	Poprawić, bez spacji - na podstawie.	korekta	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
368	str. 39 Popyt na usługi transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM w Gdańsku będzie się kształtował m.in. pod wpływem następujących czynników: • liczby mieszkańców miast i gmin objętych obsługą transportową, • struktury wiekowej mieszkańców, • zmian w kulturze pracy oraz nawyków społecznych, • ruchliwości mieszkańców (średnia liczba podróży mieszkańca w dobie),	Popyt na usługi transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM w Gdańsku będzie się kształtował m.in. pod wpływem następujących czynników: • liczby mieszkańców miast i gmin objętych obsługą transportową, • struktury wiekowej mieszkańców, • zmian w kulturze pracy oraz nawyków społecznych, • ruchliwości mieszkańców (średnia liczba podróży mieszkańca w dobie),	należy uwzględnić również czynniki społeczne związane z trybem życia mieszkańców, m.in. zależnych od ich wieku	Uwaga uwzględniona.
369	str. 73 Tab. 7.3. - Czynniki, które zdaniem pasażerów najbardziej zachęciłyby do częstszego korzystania z transportu zbiorowego.	Tab. 7.3. - dane do weryfikacji i ponownego przeliczenia. Ponadto, nie ma możliwości porównania danych z lat 2022, 2023 z danymi z 2024.	korekta danych	Uwaga częściowo uwzględniona. Skorygowano wartości.
370	str. 77 Poparcie spada w grupach posiadających wiele samochodów oraz wśród młodych dorosłych w wieku 25-64 lat.	Poparcie spada w grupach posiadających wiele samochodów oraz wśród młodych dorosłych w wieku 25-... lat.	należy zmienić przedział wiekowy zgodnie z przyjętą definicją "młodych dorosłych"	Uwaga uwzględniona.
371	str. 80 Tab. 8.1.	W treści nad tabelą jest adnotacja: "...w rys. 8.1." - zmienić na "w tab. 8.1." zgodnie z nazwą poniżej	korekta treści	Uwaga uwzględniona.
372	str. 84 Utrzymania i rozwoju plenerów podróży.	Utrzymania i rozwoju planerów podróży	korekta treści	Uwaga uwzględniona.
373	Punktory - ogólne	Uspójnić: średnik czy przecinek na końcu każdego punktora. Rozpoczynamy z wielkiej czy małej litery	korekta	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
374	Usprawnienia funkcjonowania sieci transportu zbiorowego powinny dotyczyć również transportu rozwój autobusowego. Z tego względu planuje się uprzywilejowania systemu autobusów W ruchu poprzez rozbudowę systemu pasów autobusowych oraz pasów autobusowo-tramwajowych. Do 2044 planuje się wyznaczenia powyższych następujących lokalizacjach: ... - ul. Nowolipie - Łostowicka do al. Havla ... 4.2. Charakterystyka planowanej sieci 4.2.1. Układ transportowej Str.51 sieci	W Projekcie aktualizacji planu.... nie podano czy ten buspas będzie wprowadzony jako osobny dodatkowy trzeci pas ruchu, czy pod buspas będzie zabrany jeden Z istniejących dwóch pasów ruchu	Zabranie jednego pasa ruchu ul. Łostowickiej, w celu budowy buspasa, spowoduje gigantyczne korki na dojazdach do ul. Łostowickiej czyli na ulicach Nowolipie i Kartuskiej. Autobusy i pojazdy uprzywilejowane nie mając buspasów na tych ulicach (a nie pokazano ich w projekcie poddanym pod konsultacje) będą stały jeszcze dłużej w korkach niż obecnie, zanim dojadą do ul. Łostowickiej. Będzie to znaczne wydłużenie czasu dojazdu dla mieszkańców Wzgórza Mickiewicza, Chełmu, Ujeściska, Jasienia i Gdańska Południe. Obecnie w godzinach szczytu na ul. Nowolipie oraz na ul. Kartuskiej już ustawiają się kilkusetmetrowe kolejki pojazdów. Ponadto Mieszkańcy Dzielnicy Wzgórze Mickiewicza obawiają się, że kierowcy chcący dojechać do Chełmu, Ujeściska i Gdańska Południe jadący ul. Kartuską, będą skracać sobie drogę przez naszą dzielnicę, co znacznie zwiększy (tak już duży) tranzyt pojazdów przez Wzgórze Mickiewicza zwłaszcza na kierunku ul. Kartuska ul. Łostowicka. Natomiast dobudowa nowego trzeciego pasa ruchu dla autobusów: - może poprawić jedynie czas przejazdu oraz autobusów pojazdów uprzywilejowanych i tylko na całej długości ul. Łostowickiej. Nie wpłynie to w żaden sposób na czas przejazdu dla innych kierowców, - będzie wymagała znacznych nakładów finansowych na prace projektowe i budowlane ze względu na niekorzystne ukształtowanie terenu oraz istniejące budowle.	Uwaga odrzucona. Projekt pasa autobusowego na ul. Łostowickiej przewiduje dobudowę trzeciego pasa na jezdni zachodniej (w kierunku Chełmu). Dla ruchu ogólnego pozostaną dwa pasy ruchu.
375	Rozdz. 1.2. Podstawy prawne, s. 6 "Plan jest spójny z politykami krajowymi, regionalnymi (np. Regionalnym Programem Strategicznym) oraz lokalnymi"	"Plan jest spójny z politykami krajowymi, regionalnymi (tj, Programem Regionalnym Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji) oraz..."	W ramach dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym, poza Strategią Rozwoju Województwa istnieje 5 Regionalnych Strategicznych. Programów Należy przytoczyć całą nazwę aby wskazać, o który konkretnie chodzi.	Uwaga uwzględniona.
376	Rozdz. 1.4. Metodyka tworzenia planu transportowego, s. 7 Przygotowując plan uwzględniono m.in..Regionalny Strategiczny dla województwa pomorskiego	Przygotowując uwzględniono m.in.: "Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji"	J.W.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
377	Rozdz. Plan 2.1.4. Regionalny Transportowy Województwa Pomorskiego 2030 "Na szczeblu regionu rolę strategicznego dokumentu w obszarze transportu pełni Regionalny Plan Transportowy dla województwa pomorskiego 2030 jako część Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i transportu"	Na szczeblu regionu rolę strategicznego dokumentu w obszarze transportu pełni Regionalny Plan Transportowy dla województwa pomorskiego 2030 jako część Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności transportu -komunikacji".	Należy poprawić tytuły Należy dokumentów.	Uwaga uwzględniona.
378	Poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego - tak aby przemieszczanie się aktywne było bezpieczne i wygodne s.10	Należy wdrażać to m.in. poprzez "płaskie" bruki	Brak działań/narzędzi.	Uwaga odrzucona. W Planie na trzeba wskazywać narzędzi do rozwiązania każdego problemu, zwłaszcza niezwiązanego bezpośrednio z celem Planu.
379	Tab. 2.14. Czynniki społeczno-gospodarcze determinujące kształt oferty przewozowej ZTM w Gdańsku, s.29	Należy rozszerzyć i uszczegółowić dane dot. czynników społeczno-gospodarczych.	Warto aby opisane czynniki wzbogacone były o dane dot. przemieszczania się zarówno przedszkolaków/uczniów (SIO) jak i dorosłych np. dojazdy do pracy (GUS). Poza tym analizowanie danych tylko dla Gdańska jako miasta wojewódzkiego generującego największe przepływu jest niewystarczające.	Uwaga odrzucona. Przyjęto dążenie do możliwej syntezy tego rodzaju danych.
380	Ruch piesz, s. 34	Należy zaprzestać montowania słupków na przejściach dla pieszych.	Dużą przeszkodą w ruchu pieszych zwłaszcza osób z wózkami dziecięcymi lub z niepełnosprawnością są od lat montowane SŁUPKI także na szerokości przejść dla pieszych.	Uwaga odrzucona. Postulat poza zakresem Planu.
381	Ruch rowerowy, s.34	W części śródmiejskiej ważna jest jakość nawierzchni. O ile bruk wynika z uwarunkowań konserwatorskich, o tyle współczesność wymusza aby był bardziej dostępny tj. "ścięty" (płaski).	Dużym niedogodnieniem zarówno dla rowerzystów (nierówności) jak i otoczenia (większy hałas) jest stosowanie nawierzchni brukowej.	Uwaga odrzucona. Postulat poza zakresem Planu.
382	Hałas, s. 31	Konieczne wskazanie działań/narzędzi likwidujących zanieczyszczenie hałasem.	Śródmieście zostało wskazane jako miejsce gdzie następuje kumulacja drogowa i kolejowa. Nie podano jednak działań, które mają zminimalizować hałas.	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju działania powinien określać Plan adaptacji do zmian klimatu
383	Wykaz planowanych inwestycji s.48	Proszę podać przybliżone lata realizacji	Potrzeba uszczegółowienia zapisów.	Uwaga odrzucona. Harmonogram realizacji jest zależny od możliwości finansowych i możliwości pozyskania środków finansowych na realizację inwestycji.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
384	rys. 4.3, s. 49 i dalsze o sieci tramwajowej + rys. 4.6	Należy jeszcze raz przeanalizować rozwój transportu zbiorowego (jeśli nie tramwaj to autobus) wzdłuż Armii Krajowej skrzyżowania Łostowice/Havla do dzielnicy Jasień.	Dlaczego zrezygnowano z przedłużenia linii tramwajowej z Armii Krajowej do Jasienia? Jest to przecież prosta droga, przygotowana już podczas budowy trasy "w-z"? Jazda Warszawską i Adamowicza wydłuża dojazd, słabo przybliży do Jasienia a więc "odrzuca" tę formę transportu, generując ciągłe korki Armii Krajowej. Nie uwzględnia się także bospasa na dogodnym pasie zielonym wzdłuż Armii Krajowej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa wzdłuż Armii Krajowej została usunięta z dokumentów planistycznych w roku 2007. Plany związane z ekostradą nie ograniczają możliwości ewentualnej budowy tramwaju czy innego rozwiązania dla autobusów w al. Armii Krajowej. W Planie znajduje się zapis dotyczący potencjału obsługi tej trasy poprzez Metrobus.
385	s.56	Należy wskazać lata realizacji dwóch ostatnich inwestycji oraz lokalizację nowej zajezdni autobusowej i tramwajowej.	Potrzeba uporządkowania przekazu.	Uwaga odrzucona. Harmonogram realizacji jest zależny od możliwości finansowych i możliwości pozyskania środków finansowych na realizację inwestycji.
386	rys. 4.8, s.58	Na linii Podwala Przedmiejskiego złąły się kolory i obecnie widać, że jest tam jedynie transport autobusowy. Należy poprawić aby widoczny był też kolor czerwony.	Potrzeba uporządkowania przekazu	Uwaga uwzględniona.
387	Rozdz. 5 Dostęp pieszy do przystanków transportu zbiorowego	Należy dodać wątek, może jedynie zdanie dot. potrzeby programu intensyfikacji modernizacji chodników	Potrzeba wskazania jakości przestrzeni dla pieszych	Uwaga odrzucona. Tego rodzaju działania powinien określać Program budowy i modernizacji chodników.
388	Dofinansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej, s. 65	Umowa na świadczenie usług w autobusowych przewozach w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasta Gdańska i gmin sąsiednich w latach 2023-2037 należy wskazać również lata późniejsze - do co najmniej 2044. wystarczy "deklaratywnie", bo przecież umowy nie ma.		Uwaga uwzględniona.
389	Rozdz. 9.1 Standard oferty przewozowej, s. 85	... eliminację barier architektonicznych (krawężniki, schody, brak podjazdów, słupków),	Potrzeba wskazania ważnego elementu będącego realną bariera architektoniczną dla pieszych zwłaszcza osob z niepełnosprawnością i rodziców z wózkami.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
390	W szczególności zaleca się, aby wszystkie nowe lub przebudowywane przystanki transportu zbiorowego spełniały poniższe wymagania:, s. 88 i 89	Sugeruje się dodać kolejny wątek: likwidacja i niestosowanie słupków na przejściach dla pieszych.	Potrzeba wskazania ważnego elementu będącego realną bariera architektoniczną dla pieszych zwłaszcza osob z niepełnosprawnością rodziców z wózkami.	Uwaga odrzucona. Postulat poza zakresem Planu.
391	s. 98 i 99		Błędy redakcyjne. Te same treści na s. 98 i 99.	Uwaga uwzględniona.
392	Rozwój oferty transportu na żądanie W obszarach objętych wykluczeniem z transportu zbiorowego s. 99	Należy rozszerzyć zakres Planu.	Przytacza się zapisy z dokumentów strategicznych o kierunkach działań, ale to już w tym planie powinno się wskazać obszary wykluczone transportowo i propozycje wdrożenia transportu na żądanie.	Uwaga odrzucona. Ustawa o PTZ nie wymaga wskazania obszarów planowanych do obsługi transportem na żądanie. W Planie zapisano, że obszary znajdujące się poza standardową dostępnością do przystanków oraz obszary i niskiej gęstości zaludnienia są obszarami właściwymi do obsługi transportem na żądanie. Pilotaż tego rozwiązania zostanie wdrożony na Wyspie Sobieszewskiej.
393	rys. 13.1, s. 109, zał. nr 2	Brak załącznika nr 2 W większej rozdzielczości. Konieczna ponowna analiza ulic rekomendowanych. Połączenie autobusowe planowaną linią tramwajowa z Nowej Wałowej powinno odbywać się ul. Angielska Grobla i Długa Grobla.	Jeśli dobrze czytam mapę (bo jest nieczytelna) wskazana jest ul. Jana Dziewanowskiego, która w związku z miejscami parkingowymi w ramach SSPP jest już obecnie trudna do poruszania się samochodów osobowych (konieczna mijanka bo szerokość jest na 1 auto). Obowiązuje tam zakaz wjazdu samochodów ciężarowych.	Uwaga uwzględniona
394	rys. 13.1, s. 109, zał. nr 2- uwaga spoza zakresu		Warto zastanowić się nad "eksperymentem" dotyczącym wprowadzenia "transportu okazjonalnego" (na wzór np. meczów czy koncertów na stadionie) Gdańska. Trudności W Śródmieściu Wydarzenia w PFB generują ogromny ruch samochodowy. odczuwają melomani jak i mieszkańcy okolicy. Proszę we współpracy z PFB uruchomić np. spod Bramy Wyżynnej transport autobusem (małym elektrycznym) przed i po koncertach. Proponowana trasa: Podwale Przedmiejskie -Łąkowa- Długie Ogrody- Szafarnia-Ołowianka. Można też skrócić trasę i ruszać spod Akademii Muzycznej (jest tam nawet zamknięta część ulicy Łąkowej przy samej Akademii) docelowo może to być autobus autonomiczny poruszający się po wyremontowanej części Łąkowej i Długich Ogrodach) ale to już futurologia.	Uwaga odrzucona Tego rodzaju połączenia dedykowane imprezom masowym są uruchamiane przez ZTM w przypadku gdy są to wydarzenia publiczne. Część tego rodzaju połączeń jest również uruchamiana przy współpracy organizatora wydarzenia z ZTM na koszt organizatora. Połączenia tego rodzaju są poza siecią użyteczności publicznej

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
395	Str. 57-59 4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem. ...Priorytetem pozostaje utrzymanie wysokiego standardu usług przewozowych, obejmującego odpowiednią częstotliwość kursowania.. ...Planowane działania obejmują w szczególności: • skrócenie czasu podróży dzięki optymalizacji tras i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego, • zwiększenie częstotliwości kursowania, szczególnie w godzinach szczytu przewozowego, • integrację usług przewozowych różnych środków transportu w ramach jednego systemu... Kierunki rozwoju sieci ...Rozwój sieci będzie ukierunkowany na poprawę dostępności i skrócenie czasu przejazdu, szczególnie w południowych dzielnicach Gdańska... ...Transport autobusowy będzie odgrywać rolę uzupełniającą, zapewniając obsługę obszarów pozbawionych	W pełni zgadzam się z tezą. W pełni się zgadzam z tym założeniem Nie zgadzam się na preferowanie dzielnic, które już dzięki połączeniom tramwajowym są uprzywilejowane. Błędna teza, gdyż w przypadku kilku dzielnic transport autobusowy odgrywa rolę podstawową a nie uzupełniającą	Niestety mieszkańcy dzielnicy Osowa są całkowicie dyskryminowani i wykluczeni komunikacyjnie i ta sytuacja wymaga natychmiastowej poprawy czyli zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów. Apeluję o zmianę trasy autobusu linii 169 na bardziej optymalną dla mieszkańców okolic ul. Junony i Wodnika Zwiększenia częstotliwości kursowania linii 179, 210, 269 poprzez skrócenie postojów na przystankach końcowych. Autobusy stoją na tych przystankach każdorazowo min. 20min. kwestia do sprawdzenia na monitoringu. To rozwiązanie nie wymaga zwiększenia taboru i kierowców Zintegrowanie odjazdów autobusów z przystanku Osowa PKP z rozkładem przyjazdów PKM Osowianie są pełnoprawnymi obywatelami Gdańska a już obecnie jesteśmy wykluczeni - wg. danych przesłanych mi przez dyr. Kłosa na 33 dzielnice Gdańska, Osowa jest na 30- stym miejscu pod względem ilości kursów/1 mieszkańca. Nie oczekujemy nawet wielkich inwestycji, typu linia tramwajowa ale choćby zwiększenia częstotliwości z średnio 35 min. do 20 min. między kursami. Osowa posiada jedynie 5 linii autobusowych, w tym jedna wewnętrzna osiedlowa (269). Jak na dzielnicę zamieszkałą przez blisko 18 tys. mieszkańców to bardzo mało. Autobusy kursujące śr. co 35 min. (a w dni nierobocze co 60 min.) odcinają mieszkańców od innych dzielnic i bardzo poważnie utrudniają dojazd do miejsc pracy, szkół etc. Bardzo rzadko kursująca PKM niezbyt poprawia sytuację	Uwaga częściowo odrzucona. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń autobusowych i tramwajowych jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać. Plan dopuszcza zmianę oferty przewozowej dla dzielnicy Osowa. W Planie uwzględniono konieczność integracji połączeń autobusowych z transportem szynowym (koleją). Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus ani SUIKZP nie przewidują linii tramwajowej do dzielnicy Osowa. W Planie wskazano wstępnie na możliwość rozważenia metrobusa przez Osowę.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
	dostępu do sieci szynowej...			
396	Str. 72 7.2.3. Postulaty przewozowe - oczekiwania dot. poprawy oferty ...Respondentom korzystającym z transportu zbiorowego zadano pytanie, co mogłoby ich skłonić do częstszego korzystania z usług transportu zbiorowego... najczęściej pojawiającą się odpowiedzią była "większa częstotliwość kursowania pojazdów"..	Badania potwierdzają moją opinię. CZĘSTOTLIWOŚĆ jest bezwzględnym priorytetem	Zwiększenie częstotliwości, szczególnie dla Osowy, jest absolutną koniecznością i priorytetem. Oczekujemy tego natychmiast. A rozwiązanie wskazałam wcześniej powyżej.	Uwaga odrzucona Plan obejmuje horyzont do 2044 roku. Działania związane z bieżącą ofertą powinny być podejmowane przez ZTM w ramach prac bieżących. Plan nie ogranicza możliwości zwiększenia częstotliwości na obecnie funkcjonujących liniach.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
397	Str. 98 11.2. Priorytetowe kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego. ...Poprawa dostępności i konkurencyjności Wdrożenie działań oferty... zwiększających poziom dostępności oferty w zakresie obsługiwanego obszaru w celu eliminacji zjawiska wykluczenia z transportu zbiorowego.	W pełni popieram podjęcie działań w celu likwidacji wykluczenia transportowego pewnych dzielnic Gdańska	Przyjęte założenia, w przypadku Osowy wymagają jedynie właśnie pilnego wdrożenia. Na początku natychmiastowe zwiększenie częstotliwości a w przyszłości poprawę jakości transportu autobusowego dzięki bus pasom na ul. Spacerowej.	Uwaga częściowo uwzględniona. W Planie zapisano wyznaczenie pasów autobusowych na ul. Spacerowej.
398	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak alternatywy komunikacyjnej do dzielnicy Kokoszki [Brak uwzględnienia szybkiego tramwaju/ buspasu lub innego priorytetyzowanego połączenia komunikacją zbiorową]	Ze względu na dynamiczny rozwój dzielnicy Kokoszki - zarówno w zakresie zabudowy mieszkaniowej, usługowej, jak i produkcyjnej - obecnie dostępne możliwości dojazdu do centralnych części miasta są niewystarczające. Prognozy czasów podróży na rok 2044 (Rys. 5.2) wskazują na dalsze powiększanie się obszarów, w których czas przejazdu 40 przekroczy minut, a w rzeczywistości może sięgać nawet ponad 60 Wprowadzenie minut. alternatywy komunikacyjnej z/do dzielnicy Kokoszki, niezależnej od układu drogowego i ruchu pojazdów indywidualnych, pozwoli nie tylko skrócić czas podróży, lecz także zachęci mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej. rozwiązania Z takiego skorzystają również mieszkańcy dzielnicy Jasień (m.in. np. osiedla Wiszące Ogrody, ul. Źródlanej czy Leszczynowej), ul. zyskując dodatkowy sposób dojazdu. Natomiast mieszkańcy okolicznych miejscowości, takich jak np. Żukowo, Pępowo, Leżno czy Banino, zastosowaniu przesiadkowych przy parkingów oraz Park&Ride/przystanków uzupełniającym połączeniom autobusowym, otrzymają realną alternatywę dojazdu do pracy czy szkoły.	Uwaga odrzucona. Rozwój sieci transportowej został ujęty w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. W Planie zaproponowano obsługę tej części miasta poprzez metrobuse, stanowiący szybki transport autobusowy do centrum miasta z potencjałem rozwoju w kierunku systemu BRT.
399	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Rozszerzenie schematu o dodatkowe planowane buspasy	Oprócz danych przekazanych przez Wydział Programów Inwestycyjnych, należałoby przeprowadzić dodatkową analizę aktualnie występujących kongestii w godzinach szczytu oraz porównać je z prognozowanymi natężeniami ruchu, uwzględniając straty czasu ponoszone przez komunikację zbiorową. Szczególnej uwagi wymagają ciągi komunikacyjne przebiegające wzdłuż m.in. Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, ul. Rakoczego, ul. Traktu Św. Wojciecha, ul. Kartuskiej, ul. Niepołomickiej. Przywidzkiej/Starowiejskiej oraz ul. Wprowadzenie rozwiązań priorytetyzujących autobusy na wymienionych ciągach, nie tylko skróci czasy przejazdu w szczytach komunikacyjnych, ale również będzie dodatkowym czynnikiem zachęcającym mieszkańców do wyboru transportu zbiorowego zamiast podróży pojazdami indywidualnymi.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.1 o potrzebie prowadzenia dalszych analiz dot. wyznaczenia kolejnych lokalizacji dla pasów autobusowych i pasów autobusowo-tramwajowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
400	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak połączenia tramwajowego z Letnicy do Zaspy (między Al.. Hallera a ul. Marynarki Polskiej)	Obszar Letnicy i Brzeźna rozwija się w szybkim tempie, zarówno pod względem zabudowy mieszkaniowej, jak i usługowej. W ostatnich latach powstawały nowe generatory ruchu, jednak nie towarzyszyła temu rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego, przekłada się na ograniczoną liczbę efektywnych połączeń z pozostałymi częściami miasta. Utworzenie Co połączenia tramwajowego Letnica/Brzeźno-Zaspa zapewniłoby mieszkańcom szybki i niezawodny dostęp do Wrzeszcza oraz Oliwy zachęcając mieszkańców do przesiadania się do komunikacji zbiorowej. Port, Letnica i tereny postoczniowe będą się dalej rozwijać. Bez nowego połączenia szynowego układ drogowy w tej części miasta stanie się niewydolny dodatkowo (uwzględniając transport towarów z/do portu). Zaproponowane połączenie szynowe nie jest tylko odpowiedzią na obecne potrzeby, lecz także przygotowaniem miasta na przyszłe wyzwania i dalszy rozwój północnych dzielnic Gdańska. Dodatkowo wprowadzenie przedmiotowego środka transportu przejęłoby część ruchu autobusowego i poprawiłoby punktualność komunikacji zbiorowej.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy przez Letnicę w późniejszym czasie.
401	9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej / 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Priorytetyzacja komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	Należałoby przeanalizować punkty na sieci pod kątem strat czasu na poszczególnych skrzyżowaniach oraz czasów przejazdu na wybranych ciągach komunikacyjnych w celu wskazania skrzyżowań i odcinków, które wymagają dalszego zbadania w kontekście zmian w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnej. Analiza powinna możliwości uwzględniać zwiększenia priorytetu na danych skrzyżowaniach, osiągnęła z zastrzeżeniem, że część z nich już maksymalny poziom priorytetyzacji w kontekście warunków ruchu wszystkich uczestników. Dalsze podwyższanie priorytetu (np. do poziomu wysokiego lub bezwzględnego) mogłoby sparaliżować wszystkie potoki ruchu (piesze, rowerowe, kołowe) na skrzyżowaniu lub ciągu komunikacyjne. Jednocześnie należy uwzględnić miejskie dokumenty strategiczne, które podkreślają konieczność priorytetyzacji ruchu pieszego i rowerowego oraz zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu.	Uwaga uwzględniona. W Planie wskazano na potrzebę priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w ruchu ogólnym. Dodano jednak zapisy o konieczności zapewnienia większej prędkości przejazdu tramwajów na nowoprojektowanych i modernizowanych odcinkach sieci tramwajowej.
402	4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem	Linie przyspieszone	Należy podkreślić istotną rolę linii przyspieszonych, które umożliwiają znaczące skrócenie czasów przejazdu na ciągach znaczenie komunikacyjnych. Ma to kluczowych szczególne w kontekście przesiadek oraz zachęcania mieszkańców do rezygnacji z transportu indywidualnego na komunikacji rzecz zbiorowej, oferując konkurencyjne czasy przejazdów na danych ciągach. Warto również wskazać kolejne ciągi, które powinny zostać objęte linii obsługą przyspieszonych, takie jak np.: Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, Al. Armii Krajowej czy ul. Trakt Św. Wojciecha.	Uwaga odrzucona. Zgodnie z Ustawą nie jest wymagane w Planie wskazywanie wykazu linii w tym wskazywania, które z linii przyspieszone albo pospieszne. W Planie zaproponowano obsługę tej części miasta poprzez metrobus, stanowiący szybki transport autobusowy do centrum miasta z potencjałem rozwoju w kierunku systemu BRT, m.in. w Armii Krajowej. Obecne zapisy planu nie ograniczają organizatora w zakresie uruchamiania połączeń pospiesznych lub przyspieszonych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
403	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak łącznika linii PKM ze stacji Gdańsk Strzyża w kierunku Przymorza/Oliwy/Sopotu/Gdyni Głównej	Budowa łącznika kolejowego linii PKM w kierunku Oliwy, Sopotu oraz Gdyni Głównej umożliwiłaby skierowanie pociągów z rejonów Rębiechowa, Portu Lotniczego, Matarni i Jasienia bezpośrednio do Centralnego Pasma Usługowego, strefy biurowej oraz innych kluczowych punktów aglomeracji. Przy zastosowaniu przedmiotowego łącznika nie byłoby konieczne zmienianie czoła składu ani postój na stacji Gdańsk Wrzeszcz, co przełożyłoby się na zwiększenie przepustowości przedmiotowej stacji oraz skrócenie czasu podróży w stronę Gdyni Głównej nawet o 10-30 minut. Taki wariant otworzyłby również możliwość uruchomienia linii okólnej, która rozpoczynając bieg w Gdyni Głównej, mogłaby wracać do niej przez Osowę, Strzyżę i Sopot.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się rozbudowy infrastruktury w tym zakresie m.in. z uwagi na przepustowość linii kolejowej nr 248 i konieczność różnicowania oferty przewozowej w kierunku Śródmieścia i w kierunku Oliwy, co przy włączeniu tego rodzaju połączeń w odcinki sieci PLK lub nawet SKM utrudniłoby kształtowanie oferty przewozowej na samej linii 248 i odcinkach dojazdowych.
404	4. Infrastruktura i sieć transportowa, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 4.2. Charakterystyka planowanej sieci 4.2.1. Układ sieci transportowej (str. 48-49)	Chciałabym ustosunkować się do nieujęcia w ww. projekcie planu wydłużenia linii tramwajowej wzdłuż Alei Armii Krajowej (trasy W-Z) w stronę Jasienia. Ww. trasa tramwajowa była przedmiotem opracowania BRG pt. "Kierunki rozwoju układu linii tramwajowych i pasów autobusowych w perspektywie unijnej na lata 2021-2027" jako korytarz nr 13 (str. 23). Jednakże w roku 2025 okazało się, Miasto zrezygnowało z zachowania rezerwy pod ww. celem inwestycję poprowadzenia przez nią nowej drogi rowerowej (ekostrady), co też potwierdzają doniesienia medialne. W mojej ocenie rezygnacja z ww. inwestycji jest nieuzasadniona. Zarzucenie planu wybudowania tej trasy tramwajowej na rzecz drogi nie jest rowerowej rozwiązaniem korzystnym dla Miasta i jego mieszkańców.	Gdańsk jest miastem, którego system komunikacji miejskiej wymaga dalszego i zrównoważonego rozwoju. Jest to widoczne w szczególności na Górnym Tarasie w takich miejscach jak znaczna część Jasienia czy Ujeściska-Łostowic. Okolice analizowanego przez BRG w ww. odcinka Al. Armii Krajowej - znajdujące się na terenie ww. dzielnic/osiedli - są jednymi z tych terenów, które w ostatnich latach najbardziej się a liczba ich zabudowują, mieszkańców liczy dziesiątki tysięcy. Do nowych mieszkań i domów z roku na rok wprowadza się coraz więcej osób, w większości są to pracujące pary z dziećmi. Dla takich rodzin kluczowy jest dobry dostęp do szkół, sklepów, przychodni i innych istotnych POI, z których duża część znajduje się w Śródmieściu (a nie jest tajemnicą, że wiele miejsc południowej części Gdańska jest pozbawiona dobrego, bliskiego dostępu nawet do zwykłego marketu spożywczego). Stosunkowo "rzadka" siatka linii tramwajowych W porównaniu do innych największych miast Polski oraz brak kolei w pobliżu (SKM, PKM) sprawia, że wielu mieszkańców tej części Gdańska jest skazanych na korzystanie albo ze stojących w korkach autobusów, albo z samochodów. własnych Niestety w praktyce okazuje się, że zdecydowana większość woli dojechać do swojego celu samochodem niż nieefektywną, wiecznie opóźnioną komunikacją autobusową. Brak dostępu do sprawnego szybkiego i transportu szynowego w okolicy prowadzi do powstania samonapędzającego się mechanizmu ludzie nie korzystają z komunikacji autobusowej z uwagi na jej nieefektywność (opóźnienia), więc przesiadają się do samochodów, przez co stoją w korkach, zaś przez generowanie się coraz większych korków autobusy jeżdżą z coraz większymi opóźnieniami, co jeszcze bardziej zniechęca ludzi do przemieszczania się nimi. Miejski transport szynowy w postaci tramwaju, jako praktycznie niezależny od sytuacji na drogach, jest najracjonalniejszym rozwiązaniem będącym w stanie powstrzymać to błędne koło. Ma to szczególnie znaczenie zwłaszcza z uwagi na fakt, że na ten moment zrezygnowano z przedłużenia planowanej trasy PKM Południe do stacji PKM Jasień, a więc niestety mieszkańcy tych okolic nie mogą liczyć na żadną alternatywę samochodu inną niż autobus. Mając to na uwadze, z punktu widzenia interesu mieszkańców Gdańska i samego Miasta, zaskakująca jest rezygnacja przez Miasto z planu budowy ww. odcinka linii tramwajowej na rzecz drogi rowerowej. Brak przedłużenia	Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa wzdłuż Armii Krajowej została usunięta z dokumentów planistycznych w roku 2007. Plany związane z ekostradą nie ograniczają możliwości ewentualnej budowy tramwaju czy innego rozwiązania dla autobusów w al. Armii Krajowej. W Planie znajduje się zapis dotyczący potencjału obsługi tej trasy poprzez Metrobus. W uwadze wskazano, że miasto zrezygnowało z linii tramwajowej na rzecz drogi rowerowej. Jest to nieprawda z uwagi na: a) brak tej rezerwy dla tramwaju z uwagi na to, że żadne dokumenty planistyczne od lat nie wskazują na plan budowy tramwaju na tym odcinku; b) budowa drogi rowerowej nie musi ograniczać potencjalnej budowy tego rodzaju inwestycji w ciągu Armii Krajowej.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			PKM Południe do Jasienia oraz brak linii tramwajowej z Jasienia przez Al. Armii Krajowej prowadzą do sytuacji, W której mieszkańców okolic tej części Al. Armii Krajowej będą zwyczajnie wykluczeni transportowo. Jednocześnie wydaje się, że planowany na najbliższe kilkadziesiąt lat rozwój transportu miejskiego W nie traktuje Gdańsku i wszystkich części południa Gdańska (mającego wszak największy problem z dostępem do komunikacji publicznej) w sposób zrównoważony proporcjonalny. Obecnie jako najwyższy priorytet traktuje się PKM Południe, która jednak choć bardzo potrzebna nie obsługiwać będzie kompleksowo całej południowej części Gdańska, lecz tylko jego wybrane fragmenty. Nie neguję potrzeby poprowadzenia PKM Południe zaplanowaną już trasą, jednak nie da się nie zauważyć, że duża część Górnego Tarasu została w tych planach po prostu pominięta, CO jest niezrozumiałe. Mowa tu o wyżej już wspomnianej dużej części Jasienia (np. liczne osiedla W rejonie ul. Leszczynowej i Stężyckiej i części Ujeściska-Łostowice między Cmentarzem (rejon Łostowickim, ul. Kartuską, ul. Jabłoniową i Al. Armii Krajowej, w tym nowe osiedla w okolicach ul. Cedrowej)). W tej części Gdańska mieszka dziesiątki tysięcy ludzi i dla zapewnienia optymalnego transportu miejskiego również tutaj niezbędny byłby rozwój transportu szynowego. A jeśli nie ma już szans poprowadzenie PKM Południe, to powinien to być chociaż tramwaj pozwalający na szybkie dotarcie do centrum. Gdańska. Pragnę przy tym zauważyć, że takim tramwajem nie jest tramwaj prowadzący przez Al. Adamowicza lub przez Nową Warszawską, ponieważ znaczna część mieszkańców na ww. dzielnic/osiedli nie ma łatwego dostępu do tych tras, a ponadto trasa przez Al. Adamowicza biegnie naokoło przez Piecki- Migowo. Tramwaj przez Al. Armii Krajowej pozwoliłby optymalnie spiąć wykluczone transportowo tereny Miasta z centrum. Poprowadzenie zamiast ww. trasy tramwajowej drogi rowerowej wydaje się zaprzepaszczeniem na lata szansy na znaczną poprawę dostępu dziesiątek tysięcy mieszkańców Gdańska do transportu Oczywiście miejskiego. infrastruktura rowerowa również jest potrzebna, jednak nie powinno się jej stawiać W liście priorytetów ponad dostęp do infrastruktury tramwajowej, ponieważ ta ostatnia jest przeznaczona dla zdecydowanie szerszego grona użytkowników i posiada daleko większe znaczenie komunikacyjno-gospodarcze. Co więcej - nawiązując do relacji medialnych, z których wynika, że decyzja o budowie drogi rowerowej w miejscu. rezerwy tramwajowej przy Al. Armii Krajowej, została podjęta z uwagi na protesty mieszkańców Wzgórza Mickiewicza - nie wydaje się przedkładanie interesu stosunkowo małej grupy (Wzgórze Mickiewicza jest najmniejszą dzielnicą Gdańska) ponad interes ogromnej ilości mieszkańców Górnego Tarasu. Drogi rowerowe przebiegają przecież w całym Gdańsku przez różne dzielnice w najróżniejszych konfiguracjach, co nie jest niczym nadzwyczajnym. Osobiście nie znajduję powodów, dla których jedna dzielnica mogłaby zasadnie blokować rozwój infrastruktury w Mieście tramwajowej dlatego, że nie chce u siebie drogi rowerowej.	

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
			Mając na względzie powyższe, uprzejmie proszę o wzięcie pod uwagę ww. argumentacji przy sporządzaniu finalnego planu transportowego Miasta, z jak najszerszym uwzględnieniem interesu mieszkańców, a także z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia zrównoważonego i proporcjonalnego rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego w Gdańsku.	
405	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Nie zaplanowano sprawnego priorytetowego połączenia transportem zbiorowym z dzielnicą Kokoszeki.	Szybki rozwój Kokoszek powoduje coraz większe obciążenie istniejącej infrastruktury drogowej, obecne połączenia a Z centralnymi częściami miasta są niewystarczające. Prognozy wskazują na dalsze wydłużanie czasu dojazdu, dojazdu, przyszłości może sięgać nawet któryś W około godziny. Wprowadzenie niezależnego od ruchu samochodowego połączenia zbiorowego transportu poprawiłoby dostępność dzielnicy, skróciło czas podróży i zachęciło do rezygnacji z auta. Skorzystaliby na tym także mieszkańcy sąsiednich rejonów (dzielnica Jasień) oraz okolicznych miejscowości (m.in. Banino, Żukowo), dzięki możliwości przesiadek, parkingom Park&Ride oraz uzupełniającym połączeniom autobusowym.	Uwaga odrzucona. W Planie wskazano na potrzebę priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w ruchu ogólnym. Wdrożenie bezwzględnego (pełnego) priorytetu nie jest jednak możliwe w każdej z lokalizacji z uwagi m.in. na strukturę sieci transportowej miasta. Dodano jednak zapisy o konieczności zapewnienia większej prędkości przejazdu tramwajów na nowoprojektowanych i modernizowanych odcinkach sieci tramwajowej.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
406	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Uzupełnienie schematu o dodatkowe odcinki buspasów.	Konieczna jest analiza obecnych zatorów w godzinach szczytu oraz ich zestawienie z prognozami ruchu, Z uwzględnieniem opóźnień komunikacji zbiorowej. Dotyczy to szczególnie ciągów takich jak Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, ul. Rakoczego, ul. Trakt św. Wojciecha, ul. Kartuska, ul. Niepołomska. Wprowadzenie priorytetów dla Przywidzka/Starowiejska i ul. autobusów na tych trasach skróciłoby czas przejazdu w szczycie i zwiększyło atrakcyjność transportu względem publicznego indywidualnego.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.1 o potrzebie prowadzenia dalszych analiz dot. wyznaczenia kolejnych lokalizacji dla pasów autobusowych i pasów autobusowo-tramwajowych.
407	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Nie przewidziano połączenia tramwajowego z Letnicy do Zaspy	Letnica i Brzeźno dynamicznie się rozwijają, jednak rozbudowie zabudowy mieszkaniowej i usługowej nie towarzyszy adekwatny rozwój transportu zbiorowego. W efekcie dostęp do innych części miasta pozostaje ograniczony. Budowa tramwajowego połączenia Z Letnicy/Brzeźna do Zaspy umożliwiłaby szybki dojazd do i Oliwy, Wrzeszcza zwiększając atrakcyjność komunikacji publicznej. W kontekście dalszego rozwoju portu i terenów postoczniowych nowe połączenie szynowe odciążałoby układ drogowy, przejęło część ruchu autobusowego i poprawiło punktualność zbiorowego, inwestycję transportu stanowiąc inwestycję odpowiadającą zarówno na obecne, jak i przyszłe potrzeby miasta.	Uwaga odrzucona. Przyjęty przez Miasto harmonogram zakłada realizację trasy przez Letnicę w późniejszym czasie.
408	9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej / 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Priorytet transportu zbiorowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	Należy przeanalizować skrzyżowania i kluczowe ciągi komunikacyjne pod kątem strat czasu i możliwości zwiększenia priorytetu dla komunikacji zbiorowej. Trzeba jednak pamiętać, że część skrzyżowań osiągnęła już maksymalny poziom priorytetyzacji, a dalsze priorytetu zwiększanie mogłoby całkowicie pozbawić płynności i przepustowości ruchu pieszego, rowerowego i kołowego na danych skrzyżowaniach. Analiza powinna uwzględniać miejskie strategiczne dokumenty zakładające bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu oraz priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego.	Uwaga uwzględniona. W Planie wskazano na potrzebę priorytetyzacji ruchu tramwajowego w ruchu ogólnym. Dodano jednak zapisy o konieczności zapewnienia większej prędkości przejazdu tramwajów na nowoprojektowanych i modernizowanych odcinkach sieci tramwajowej.
409	4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem	Linie komunikacyjne przyspieszone	Linie przyspieszone odgrywają kluczową rolę w skracaniu czasu przejazdu na ważnych trasach, ułatwiając przesiadki i zachęcając do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Warto rozszerzyć ich obsługę na ciągi takie jak Al. Żołnierzy Wyklętych, ul. Słowackiego, Al. Armii Krajowej czy ul. Trakt Św. Wojciecha.	Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie Planu przekazanego do konsultacji zawarto propozycję utworzenia połączenia o charakterze metrobus, tzn. pospiesznego, uprzywilejowanego środka transportu. Wskazano m.in. na potencjał takiego połączenia w al. Armii Krajowej. Plan nie wyklucza rozszerzenia oferty przewozowej o linie pospieszne.
410	4.2. Charakterystyka planowanej sieci	Brak bezpośredniego połączenia PKM ze stacji Gdańsk Strzyża w kierunku Przymorza/Oliwy/Sopotu/Gdyni Głównej	Budowa łącznika PKM W i kierunku Oliwy, Sopotu i Gdyni Głównej pozwoliłaby na bezpośrednie kursy z rejonów Rębiechowa, Lotniska, Matarni i Jasienia do kluczowych punktów miasta, bez zmiany czoła składu na stacji Gdańsk Wrzeszcz. Skróciłoby to czas podróży do Gdyni Głównej o 10-30 minut, zwiększyło przepustowość stacji umożliwiło uruchomienie linii pętlowej przez Osowę, Strzyżę i Sopot.	Uwaga odrzucona. Nie przewiduje się rozbudowy infrastruktury w tym zakresie m.in. z uwagi na przepustowość linii kolejowej nr 248 i konieczność różnicowania oferty przewozowej w kierunku Śródmieścia i w kierunku Oliwy, co przy włączeniu tego rodzaju połączeń w odcinki sieci PLK lub nawet SKM utrudniłoby kształtowanie oferty przewozowej na samej linii 248 i odcinkach dojazdowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
411	Dzień dobry, Chciałem zgłosić i zapytać czy planowane są w najbliższym czasie przystanki autobusowe na ulicy Magellana w Gdańsku? Aktualnie jest 10 bloków gdzie mieszka kilka tysięcy osób i okolica ta się rozbudowuje. Dostępne przystanki są oddalone o około 1km. Jeżeli ulica Magellana jest przewidywana w późniejszym terminie to może można byłoby szybciej reaktywować dwa przystanki autobusowe jakie zostały zlikwidowane na ulicy Piecewskiej. Proszę o odpowiedź oraz zgłaszam oficjalnie moja prośbę.			W załączniku nr 1 do Planu transportowego wskazano na potrzebę funkcjonowania linii autobusowej na ul. Magellana wraz z przystankami. Plan nie określa jednak terminu uruchomienia takiego połączenia. Odpowiedź na to pytanie można uzyskać z ZTM odrębną ścieżką poza trybem konsultacji dokumentu
412	Dzień dobry, Prośba o przywrócenie 256 do Gdańska Głównego lub stworzenie z Kowal linii bezpośredniej do Gdańska. Obecnie osiedla przed Straszynem, Pruszcz, Jasień, Chełm mają bezpośredni autobus do Gdańska, a mieszkańcy Kowal, pozostali bez linii , która jedzie bezpośrednio do Gdanska.			Uwaga odrzucona. Opracowany Plan transportowy zakłada przedłużenie linii SKM (projekt PKM Gdańsk Południe) do Kowal wraz z węzłem integracyjnym. Z tego węzła będą odjeżdżały autobusy obsługujące m.in. Jankowo. Rozwiązanie to zapewni krótszy czas przejazdu pomimo przesiadki z uwagi na bezkolizyjność SKM oraz zatory drogowe występujące na ulicach w tej relacji.
413	Dzień dobry, chciałabym zgłosić linię 158: 1) w kierunku Stogi - Wrzeszcz - w porannych godzinach do godziny 8 autobus powinien stawać również przy Amber Expo, 2) w kierunku Wrzeszcz - Stogi powinien stawać w godzinach popołudniowych przy Amber Expo. Ponieważ bardzo duża ilość osób wysiada teraz na Rondo Mazowieckiego i kieruje się do pracy, która się mieści w Amber Expo lum UM Gdańsk. Również dotyczy to interesantów. Poza tym odwrotnie autobus 158 jeździ tak i ludzie z wrzeszczą jadący w stronę Amber Expo mają możliwość rano wysiąść przy tym budynku i popołudniu również wrócić w stronę Wrzeszcza. 3) Autobusy linii 158 są zdecydowanie za krótkie, ledwo mieszczą się w nim osoby. Dotyczy to całej linii o każdej porze. Mówię tu o dniach roboczych nie dotyczy to ferii zimowych i wakacji. Dziękuję za uwagę, mam nadzieję że to będzie konkretna zmiana w transporcie w Gdańsku.			Uwaga uwzględniona. Skorygowano przebieg linii autobusowej 158 na mapie z koncepcją połączeń do 2044 roku (załącznik nr 1) z uwzględnieniem przystanku Amber Expo. Należy zaznaczyć, że na mapie tej zamieszczono jedynie ogólną wstępną koncepcję sieci połączeń do 2044 roku, które może ulegać zmianom na przestrzeni kolejnych lat z uwagi na zmiany potrzeb transportowych mieszkańców i zmiany zagospodarowania przestrzennego. Zgłoszona uwaga dotyczy bieżących potrzeb autora. Odpowiedź na zadane pytania można uzyskać z ZTM odrębną ścieżką poza trybem konsultacji dokumentu

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
414	Dzień dobry. Jestem mieszkanką dzielnicy Olszynka. Moje dziecko korzysta z autobusu linii 178. No niestety nie jesteśmy w pełni zadowoleni. Autobus nie każdy jeździ przez naszą ulicę, ponieważ co któryś kurs jest z jej pominięciem. Syn wracając ze szkoły musi czekać specjalnie na kurs, który jedzie przez naszą ulicę. Brak każdego kursu jest dużym utrudnieniem dla mieszkańców. Pisałam do Państwa już o tej sprawie i otrzymałam odpowiedź, że nie ma takiej potrzeby, aby każdy autobus jeździł przez ulicę Łanową i Modrą! No właśnie jest taka potrzeba!!! Jak Państwo to sprawdziliście, że nie ma zapotrzebowania? Mieszkańcy wiedząc, że nie ma autobusu jadącego przez wyżej wymienione ulice, to są zmuszeni iść do przystanków, które obsługują każdy kurs lini178. Korzystając z możliwości wyrażenia swojej opinii proszę o wzięcie pod uwagę, że mieszka tu sporo starszych osób, które aby dotrzeć do przychodni czy sklepu muszą korzystać z transportu miejskiego I niestety autobus jedzie zbyt rzadko. Jest to nasza bolączka, która ciągnie się latami. Proszę wziąć pod uwagę zdanie mieszkańców dzielnicy Olszynka.			Uwaga odrzucona. Zgłoszona uwaga dotyczy bieżących potrzeb autorki. W projekcie Planu w rozdziale 11.2 przewidziano "Rozwój oferty transportu na żądanie w obszarach objętych wykluczeniem z transportu zbiorowego.", które może być właściwym rozwiązaniem dla zgłaszanego przez Panią przypadku. Odpowiedź na zadane pytania można uzyskać z ZTM odrębną ścieżką poza trybem konsultacji dokumentu.
415	Przy planowaniu transportu publicznego należałoby wziąć pod uwagę rozszerzenie transportu publicznego do ulicy Borkowskiej. Obecnie kursujące autobusy dojeżdżają tylko do ulicy Starogardzkiej. Droga na przystanek z dołu ul. Borkowskiej pieszo zajmuje 25 minut. Przy ul. Borkowskiej powstają nowe bloki do których nie dojeżdża transport publiczny.			Projekt Planu transportowego uwzględnia zapotrzebowanie na obsługę ulicy Borkowskiej oraz ulicy Czerskiej nowymi połączeniami autobusowymi. Jest to oznaczone na mapie w załączniku nr 1.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
416	1. Tramwaj w ciągu ulic Bażyńskiego – Kołobrzeska Postuluję uwzględnienie budowy linii tramwajowej w ciągu ulic Bażyńskiego–Kołobrzeska. Trasa ta umożliwiłaby obsługę znacznie większej liczby generatorów ruchu (POI), w tym m.in. Uniwersytet Gdański oraz Olivia Business Centre. Inwestycja ta poprawiłaby dostępność transportu zbiorowego w jednym z najintensywniej użytkowanych obszarów miasta – dzielnica iście biurowa, ograniczając jednocześnie ruch samochodowy i przeciążenie istniejących linii autobusowych (199 to jedna z najczęściej jeżdżących linii w mieście, ten tramwaj mógłby ją zlikwidować). 2. Tramwaj w pasie rozdziału al. Armii Krajowej Zasadne jest rozważenie budowy linii tramwajowej w pasie rozdziału al. Armii Krajowej. Taka inwestycja obsługiwałaby zdecydowanie większą liczbę mieszkańców niż obecnie planowana w tym miejscu infrastruktura rowerowa. Co istotne, linia ta miałaby realny potencjał do ograniczenia liczby samochodów wjeżdżających do Gdańska z kierunku Żukowo, a także zapewniłaby wysokiej jakości transport zbiorowy dla dynamicznie rozwijających się zachodnich dzielnic miasta. 3. Zwiększenie wykorzystania autobusów (wozokilometrów) Projekt planu zakłada ograniczanie pracy eksploatacyjnej autobusów (wzkm), co stoi w sprzeczności z dynamicznym rozwojem przestrzennym Gdańska. Nawet przy realizacji nowych linii tramwajowych oraz projektu SKM Południe, niezbędne będzie zapewnienie efektywnego dowozu pasażerów z obszarów oddalonych od infrastruktury szynowej. Autobusy pełnią w tym systemie kluczową rolę i ich znaczenie w najbliższych dekadach powinno wzrosnąć, a nie maleć. 4. Rozwój buspasów Rozwój infrastruktury buspasów powinien być znacznie bardziej dynamiczny. Gdańsk obecnie odstaje od innych dużych miast pod względem ich liczby i ciągłości. Zasadne jest tworzenie buspasów w newralgicznych punktach układu drogowego oraz tam, gdzie koncentruje się wiele linii autobusowych, a budowa tramwaju nie jest możliwa, przykładowo w ciągu Trakt św. Wojciecha. Zapewni to realne skrócenie czasów przejazdu i poprawę konkurencyjności transportu zbiorowego względem samochodu.			Ad.1. Trasa tramwajowa ujmowana w dokumencie pn. "Nowa Abrahama" odnosi się do połączenia między Brętowem, a ul. Rzeczypospolitej bez bezpośredniego wskazania ostatecznego przebiegu przez ul. Kołobrzeską albo rezerwę dla ul. Nowej Abrahama. Aspekt ten zaznaczono w rozdziale 11.2. W czasie opracowania Planu nie zakończono prac nad STEŚ dla tej inwestycji w ramach którego powinny powstać rekomendacje odnośnie docelowego przebiegu. Skorygowano mapy w zakresie wariantowości połączenia al. Grunwaldzkiej z ul. Rzeczypospolitej Ad.2. Trasa tramwajowa wzdłuż Armii Krajowej została usunięta z dokumentów planistycznych w roku 2007. W Planie znajduje się zapis dotyczący potencjału obsługi tej trasy poprzez Metrobus. Ad.3. Uwaga uwzględniona Ad.4. Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.1 o potrzebie prowadzenia dalszych analiz dot. wyznaczenia kolejnych lokalizacji dla pasów autobusowych i pasów autobusowo-tramwajowych.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
417	Dzień dobry, Poniżej przedstawiam uwagi do Państwa projektu. Oto szczegółowa analiza dokumentu, propozycje optymalizacji „wspieranej przez AI” oraz treść maila, który punktuje słabości planu, opierając się na twardych danych z samego dokumentu. Część 1: Analiza Krytyczna Dokumentu (Gdzie leży problem?) Po przeanalizowaniu pliku projekt-planu-transportowego.pdf, najbardziej uderzający jest brak ambicji i akceptacja stagnacji. Dokument jest poprawny biurokratycznie, ale fatalny strategicznie. Oto dowody „niekompetencji” lub „minimalizmu” ukryte w liczbach (do wykorzystania w argumentacji): * Planowanie porażki (Tab. 3.5, str. 43): To najważniejszy punkt. Władze prognozują, że udział transportu zbiorowego w podróżach (modal split) wzrośnie z 35,63% w 2024 roku do zaledwie 35,92% w 2044 roku. * Wniosek: Planują wydawać miliardy przez 20 lat, żeby przesunąć wskaźnik o 0,29 punktu procentowego. To jest definicja nieefektywności. W tym samym czasie udział samochodu ma spaść tylko symbolicznie (z 64,37% na 64,08%). To kapitulacja przed korkami. * Ślimacze tempo tramwajów (Tab. 14.2, str. 113): Obecna średnia prędkość tramwajów to 17,1 km/h. Plan zakłada, że w 2044 roku (za 20 lat!) wzrośnie ona do 20,0 km/h. * Wniosek: AI optymalizująca sygnalizację świetlną (bezwzględny priorytet) potrafi podnieść prędkość komunikacyjną o 15-20% w ciągu roku, a nie dwóch dekad. * Niezadowolenie pasażerów ignorowane w działaniach (Rys. 7.3, str. 70): Mieszkańcy wskazują częstotliwość i czas podróży jako kluczowe problemy. Tymczasem plan skupia się na "rozwoju sieci" (budowaniu nowych torów), co trwa latami, zamiast na natychmiastowym zagęszczeniu taktu na istniejących liniach (optymalizacja obiegu taboru). * Luka w integracji (str. 76): Dokument przyznaje, że w 2023 roku aż 46% pasażerów nie wiedziało, że mają wspólny bilet na kolej i ZTM. To porażka komunikacyjna i systemowa.			Uwaga nie została uwzględniona. Rozumiejąc formę uwag i wspieranie się AI poniżej przedstawiamy odpowiedź: Przedstawiona opinia ma charakter ogólnej polemiki z przyjętymi w dokumencie założeniami i nie zawiera konkretnych propozycji zmian zapisów projektu Planu transportowego. Wskazane w dokumencie wartości dotyczące udziału poszczególnych środków transportu w podróżach (modal split) mają charakter prognozy wynikającej z przeprowadzonych analiz transportowych oraz założeń modelu ruchu, a nie deklarowanego celu polityki transportowej. Prognoza uwzględnia uwarunkowania przestrzenne, demograficzne i inwestycyjne miasta oraz regionu, a także realistyczne tempo zmian zachowań transportowych mieszkańców. Plan transportowy wskazuje kierunki działań zmierzających do poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego, w tym rozwój infrastruktury tramwajowej i autobusowej, poprawę priorytetu dla transportu zbiorowego w ruchu drogowym, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz integrację systemów transportowych. Wzrost średniej prędkości komunikacyjnej transportu tramwajowego oraz poprawa jakości obsługi pasażerów będą wynikiem stopniowego wdrażania tych działań, w tym modernizacji infrastruktury, rozwoju systemów zarządzania ruchem oraz wprowadzania rozwiązań organizacyjnych. Jednocześnie kwestie związane z integracją taryfową i informacyjną transportu publicznego są przedmiotem działań podejmowanych przez organizatorów transportu w skali metropolitalnej. Plan transportowy wskazuje potrzebę dalszego wzmacniania integracji systemu transportowego oraz poprawy informacji pasażerskiej.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
418	Część 2: Optymalizacja AI (Co można zrobić lepiej?) Gdyby ten system projektował model AI nastawiony na maksymalną użyteczność, zmiany wyglądałyby tak: * Algorytmiczna Synchronizacja (Taktowanie): Zamiast sztywnych rozkładów, wprowadzenie taktu modułowego (np. co 7,5 min lub 15 min) na całej sieci, zsynchronizowanego z koleją (PKM/SKM). Obecnie przesiadki są "losowe". * Bezwzględny Priorytet (ITS 2.0): System sterowania ruchem (TRISTAR) musi dawać tramwajom „zielone” zanim dojadą do skrzyżowania, a nie tylko „gdy się uda”. Cel: średnia prędkość 22-24 km/h w 3 lata. * Dynamiczny Transport na Żądanie (DRT) na peryferiach: Zamiast puszczać pusty autobus przegubowy co godzinę na obrzeża (np. do części Osowej czy Olszynki), AI zarządza flotą mniejszych busów dowożących ludzi do węzłów przesiadkowych (hub-and-spoke). To uwalnia duże autobusy i kierowców na główne linie, zwiększając tam częstotliwość. * Agresywna Polityka Parkingowa + P&R: Budowa parkingów P&R tylko przy węzłach kolejowych (integracja z PKM Południe), a nie w centrum, powiązana z realnym ograniczeniem wjazdu do śródmieścia.			Uwaga częściowo uwzględniona. Rozumiejąc formę uwag i wspieranie się AI poniżej przedstawiamy odpowiedź: Przedstawione propozycje mają charakter ogólnych kierunków rozwoju systemu transportowego i w znacznym stopniu są zgodne z działaniami wskazanymi w projekcie Planu transportowego. Dokument zakłada m.in. rozwój priorytetów dla transportu zbiorowego w ruchu drogowym, integrację różnych środków transportu, rozwój węzłów przesiadkowych oraz zwiększanie częstotliwości kursowania na głównych ciągach komunikacyjnych. Jednocześnie Plan transportowy ma charakter dokumentu strategicznego określającego kierunki rozwoju transportu zbiorowego, natomiast szczegółowe rozwiązania organizacyjne, takie jak sposób synchronizacji rozkładów jazdy, algorytmy sterowania ruchem w systemach ITS, czy dobór form obsługi transportowej w poszczególnych obszarach miasta, są przedmiotem bieżącego zarządzania systemem transportowym oraz odrębnych analiz operacyjnych prowadzonych przez organizatora transportu i zarządców infrastruktury. Kwestie związane z polityką parkingową oraz rozwojem systemu Park and Ride są natomiast regulowane w innych dokumentach strategicznych i planistycznych miasta.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
419	Część 3: Treść Maila do Władz Poniżej przygotowany mail. Jest ostry, merytoryczny i opiera się na ich własnych danych, co jest najtrudniejsze do zbagatelizowania. Temat: UWAGI do Planu Transportowego 2025-2044: Czy celem miasta jest 20 lat stagnacji? Analiza danych. Szanowny Panie Prezydencie / Szanowni Radni / Zarządzie ZTM, Po wnikliwej analizie dokumentu "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044" (projekt do konsultacji), przesyłam uwagi krytyczne. Dokument w obecnym kształcie jest dowodem na brak wizji i kapitulację miasta przed problemami transportowymi. Jako mieszkaniec oczekuję planowania opartego na optymalizacji i ambicji, a nie na biurokratycznym "trwaniu". Poniżej przedstawiam twarde dane z Waszego dokumentu, które obnażają słabość tego projektu: 1. Planowanie porażki (Tabela 3.5, str. 43) Wprost przyznajecie Państwo, że przez najbliższe 20 lat nie zmieni się absolutnie nic w nawykach transportowych gdańszczan. * Prognoza na 2024: Udział transportu zbiorowego: 35,63%. * Prognoza na 2044: Udział transportu zbiorowego: 35,92%. Wzrost o 0,29 punktu procentowego w ciągu dwóch dekad to błąd statystyczny, a nie strategia rozwoju. Oznacza to, że miliardowe inwestycje w tabor i infrastrukturę (opisane w rozdz. 4) nie przyniosą żadnego efektu w postaci odciążenia miasta od samochodów. To marnotrawstwo zasobów. Nowoczesne modele planistyczne przy takich nakładach celują w udział >50%. 2. Brak szacunku dla czasu mieszkańców (Tabela 14.2, str. 113) Zakładacie Państwo wzrost średniej prędkości tramwajów z obecnych 17,1 km/h do 20,0 km/h... w roku 2044. Oczekiwanie 20 lat na osiągnięcie standardu, który w zachodnich miastach jest normą dzisiaj, jest nieakceptowalne. Systemy sterowania ruchem wspierane przez proste algorytmy optymalizacyjne są w stanie zapewnić taki wzrost w ciągu 2-3 lat poprzez wdrożenie bezwzględnego (a nie warunkowego) priorytetu dla komunikacji miejskiej. 3. Ignorowanie głosu pasażerów (Rys. 7.3, str. 70) Badania wskazują, że dla pasażerów najważniejsza jest częstotliwość i czas podróży. Tymczasem Państwa plan w punkcie 14.2 (str. 113) jako wskaźnik sukcesu przyjmuje "Długość buspasów" czy "Udział taboru niskopodłogowego". To są środki, a nie cele. Celem powinien być czas podróży door-to-door, który w dokumencie jest potraktowany ogólnikowo. Rekomendacja: W dobie sztucznej inteligencji i zaawansowanej analityki danych, przedstawianie planu zakładającego stagnację "modal split" przez 20 lat jest kompromitujące. Wymagam: * Rewizji prognoz i ustawienia celu udziału transportu zbiorowego na poziomie min. 45-50% do 2035 roku. * Przesunięcia środków z "betonowych" inwestycji o wątpliwej stopie zwrotu na natychmiastowe zwiększenie częstotliwości kursowania (taktowanie) na głównych ciągach. * Wdrożenia dynamicznego modelu zarządzania siecią, zamiast sztywnego planowania rodem z XX wieku. Proszę o potraktowanie tych uwag poważnie – to nie jest tylko krytyka, to wezwanie do ruszenia głową i wykorzystania dostępnych narzędzi do realnej optymalizacji miasta.			Uwaga nie została uwzględniona. Rozumiejąc formę uwag i wspieranie się AI poniżej przedstawiamy odpowiedź: Przedstawione stanowisko ma charakter ogólnej opinii dotyczącej kierunków polityki transportowej miasta i nie odnosi się do konkretnych zmian zapisów projektu dokumentu. Wartości przedstawione w Planie transportowym, w tym prognozowany udział poszczególnych środków transportu w podróżach (modal split), wynikają z analiz wykonanych w oparciu o model transportowy oraz przyjęte scenariusze rozwoju przestrzennego i demograficznego miasta. Mają one charakter prognozy rozwoju systemu transportowego przy określonych uwarunkowaniach, a nie deklarowanego celu polityki transportowej. Plan transportowy wskazuje kierunki działań służących poprawie funkcjonowania transportu zbiorowego, w tym rozwój infrastruktury tramwajowej i autobusowej, zwiększanie priorytetu dla transportu zbiorowego w ruchu drogowym, rozwój węzłów przesiadkowych, integrację różnych środków transportu oraz działania organizacyjne związane z optymalizacją oferty przewozowej. Realizacja tych działań będzie stopniowo wpływać na poprawę jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego. Jednocześnie szczegółowe rozwiązania operacyjne, takie jak organizacja rozkładów jazdy, częstotliwość kursowania czy sposób zarządzania ruchem w systemach ITS, należą do bieżącego zarządzania systemem transportowym i nie są przedmiotem szczegółowych regulacji w Planie transportowym.
420	Proszę o bezpośrednią linię tramwajową z przystanku Piotrkowska do przystanku Łabędzia.			Uwaga uwzględniona. Przyjęte założenia uwzględniają takie połączenie. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
421	Kiedy nastąpi lepsze skomunikowanie i połączenie osiedli przy ul. Stężyckiej z Moreną i PKM Jasień lub Morena? Bez samochodu wyjazd na Morenę lub do Gdańska zajmuje min 1 godz. z uwagi na połączenie tylko linią 120 ,który jeździ rzadko i niestety nie są te połączenia zsynchronizowane z uwagi na korki na Jabłoniowej. Mieszka tu mnóstwo ludzi młodych ale i starszych. Bez samochodu jest się uziemionym.			Uwaga częściowo uwzględniona. W Planie założono funkcjonowanie połączenia autobusowego z Jasieniem przez ul. Źródlaną. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń autobusowych i tramwajowych jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
422		Kokoszki,Karczemki i okoliczne dzielnice potrzeby jest tramwaj aby dojechać szybciej do centrum miasta.Autobusy nie sprawdzają się w korkach.		Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa wzdłuż Armii Krajowej została usunięta z dokumentów planistycznych w roku 2007. W Planie znajduje się zapis dotyczący potencjału obsługi tej trasy poprzez Metrobus.
423		Dzień dobry, notorycznie od dwóch lat przewoźnik w tramwaju nr 8 w stronę Głębokiej (dawniej Stogi) przyjeżdża na przystanek Twarda 3-2 minuty szybciej niż jest to zapisane na rozkładzie.		Uwaga nie dotyczy konsultowanego dokumentu. Uwaga dotyczy bieżącego funkcjonowania transportu zbiorowego i powinna być zgłoszona poprzez zgłoszenie skargi do ZTM.
424		Dzień dobry 1.Na Gdańskim Przymorze Małym jeździ linia 122. Ma ona według wielu osób zbyt mało kursów. Kursy raz na 40 min ograniczają możliwości skorzystania, dojazdu do pracy, seniorów do przychodni czy szpitala. Owszem jest linia 199 ale w obecnych warunkach jest to duże ograniczenie gdy ktoś pracuje np na ulicy Meissnera. 2.Brakuje kursu który by łączył bezpośrednio Sopot z lotniskiem. Wcześniej był to autobus 122. 3. Kolejnym ważnym aspektem jest kultura osobista niektórych motorniczych. Szczególnie do osób które przewożą rowery. Szczególnie tego doświadczyłam jeżdżąc z pętli oliwa w kierunku osowej. 4.Moim zdaniem ruch autobusowy wzdłuż ulicy Kołobrzeskiej jest okey i jest wystarczający, nie wiem jak by ta miał się zmieścić jeszcze tramwaj. To niestety spowoduje duże zakorkowane i tak bardzo uczeszczonej drogi.		Ad.1. Pomiędzy Przymorzem Małym, a Meissnera funkcjonuje również linia 127. Plan transportowy nie ogranicza możliwości uruchomienia postulowanego połączenia. Ad.2. Zakłada się, że linia ta powieła się z ofertą transportu kolejowego w tej samej relacji. Ad.3. Uwaga nie dotyczy Planu. Wszelkie niewłaściwe zachowania osób prowadzących pojazdy należy zgłaszać do ZTM w trybie skargi. Ad.4. Obecnie realizowane STEŚ uwzględnia możliwość prowadzenia ruchu tramwajowego w ul. Kołobrzeskiej, jednak ten wariant nie jest na ten moment przesądzony.
425		Dzień dobry, Mam pomysły aby ulepszyć komunikację miejską w Gdańsku. Obniżcie ceny biletów bo jak mi się skończy zniżka studencka to będzie mi taniej jeździć samochodem. A chyba chodzi o to żeby jak najwięcej ludzi jeździło komunikacją zbiorową bo wtedy będą mniejsze korki i czystsze powietrze. I też możecie więcej zarobić bo chyba lepiej jak jest dużo osób z tanim biletem niż pojedynczy ludzie z drogim. I skomunikujcie trochę bardziej Brzeźno nocą bo ja szybciej pójde pieszo niż się doczekam autobusu żeby do domu dojechać.		Uwaga odrzucona. Koszty biletów muszą być zbilansowane pomiędzy kosztami eksploatacji systemu transportu zbiorowego, a poziomem atrakcyjności usług dla pasażera. Plan nie ogranicza możliwości rozszerzenia oferty przewozowej w Brzeźnie.
426		1. Zmiana taryf opłat za przejazd - ze strefowej, minutowej - na opłatę za konkretnie przejechane przystanki (wejście/wyjście odbicie kart w systemie Fala) 2.Linia tramwajowa z Brętowa przez IIV Dwór, Wita Stwosza, Derdowskiego, Tunel pod Grunwaldzką i torami, Bora Komorowskiego, Obrońców Wybrzeża, Czarny Dwór, Letnica, Nowy Port. 3.Linia tramwajowa Morena dolny Wrzeszcz z połączeniem Dworzec Wrzeszcz, Kościuszki, Hallera,		Ad.1. Uwaga odrzucona, nie przewiduje się obecnie zmiany w tym kierunku. Ad.2. Uwaga częściowo uwzględniona. Trasa tramwajowa w ul. Derdowskiego i Bora-Komorowskiego nie została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030+. Przedmiotowy Plan powinien być spójny z tym dokumentem. Zakłada się jednak połączenie w ul. Nowej Abrahama między Brętowem a Strzyżą i dalej do ul. Chłopskiej przez ul. Kołobrzeską lub kontynuację Nowej Abrahama. Ad.3. Uwaga uwzględniona. Plan uwzględnia to połączenie
427		Szanowni Prezesi dzielnica Nowy Port prosi o przywrócenie autobusu 283 ,tu mieszkają starsi ludzie i ten autobus był bardzo pomocny w dojeździe do Akademii ,czy on stoi na Klinicznej ,czy w Porcie jaka to różnica bo dla nas bardzo duża chodzimy o kulach...		Uwaga odrzucona. Obecnie nie przewiduje się tej relacji. Plan nie wyklucza możliwości utworzenia takiego połączenia. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń autobusowych i tramwajowych jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
				zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
428	Uważam że autobusy powinny być na głębokiej lepiej skorygowany które mają zahaczać o Ciołkowskiego na zaspie oczywiście które przez głęboką będą jechać i we Wrzeszcz będą kończyć i tak z głębokiej i przez ciałkowskiego do Wrzeszcza i z Wrzeszcza na głęboką będą jechać uważam również że 124 powinno być więcej tych autobusów Moje 158 127 i tylko jeden 124 który zahacza na o ciałkowskiego Poprosiłbym ale państwo skorygowali napisał autobusy Tak samo na niedźwiedniku jest tylko jeden autobus który jedzie do Wrzeszcza powinien być co najmniej jeszcze jeden Ty będzie jechał przez leśną górę. Pani dźwignik i dni Świdnika również przeznaczoną górę do Wrzeszcza Proponuję numery autobus na Ciołkowskiego z Wrzeszcza PKP do zasp szpital mógłby być 995 autobus z głębokiej przez Ciołkowskiego do Wrzeszcza numer to 890 I wreszcie 136 ta sama trasa jak ma 136 Numer autobusu do 660 Proszę mi odpisać i wziąć to pod uwagę			Uwaga niezrozumiała. Przedstawiona w załączniku nr 1 koncepcja połączeń autobusowych i tramwajowych jest ogólną wstępną koncepcją przyjętą na potrzeby wykonania szacunków związanych z funkcjonowaniem systemu transportu zbiorowego do 2044 - na pewno ta koncepcja będzie się zmieniać.
429	Moja opinia jest taka , że jako mieszkanka Osowej czuję się wykluczona z transportu publicznego... Komunikacja miejska kompletnie jest niewydolna ...Bilety za komunikację miejską są stanowczo za drogie... Miasto łupi mieszkańców z obrzeży miasta dojeżdżających do pracy w centrum ,opłatami za parkingi, co uważam za skandal ... Nie ma żadnych ulg dla mieszkańców płacących podatki w tym mieście...Postuluję za tramwajem na Osową ...szybszą PKMką i żeby kursowała do centrum Gdańska... i głupie tłumaczenie ,że na górkę taką jak Osowa tramwaj nie wjedzie jest bezpodstawne... Są miasta w Europie z większymi wzniesieniami ,gdzie tramwaj wjeżdża (np. Oslo)... są miasta w Europie gdzie 20 km transportem miejskim (metrem) pokonuje się w 20 min (np. Paryż)...Komunikacja miejska działa , gdy jest szybka, tania i ma częstotliwość do 5 czy 10 min...			Uwaga ma treść opinii. Można zaznaczyć, że Plan przewiduje usprawnienia dla dzielnicy Osowa poprzez utworzenie nowego węzła integracyjnego Gdańsk Kukawka, utworzenie pasów autobusowych na ul. Spacerowej, wskazanie ewentualne uruchomienia transportu na żądanie, przedstawiono również wstępną ideę połączenia typu metrobus przez Osową.
430	Dzień dobry, notorycznie od dwóch lat przewoźnik w tramwaju nr 8 w stronę Głębokiej (dawniej Stogi) przyjeżdża na przystanek Twarda 3-2 minuty szybciej niż jest to zapisane na rozkładzie.			Uwaga nie dotyczy konsultowanego dokumentu. Uwaga dotyczy bieżącego funkcjonowania transportu zbiorowego i powinna być zgłoszona poprzez zgłoszenie skargi do ZTM.
431	Witam Po pierwsze należy wzmocnić rolę transportu szynowego przede wszystkim tramwajów by dać realną szansę na unikanie korków na wielu ulicach naszego miasta. Po drugie lepsze wzajemne skomunikowanie dzielnic południowych. Po trzecie ponownie przemyślenie transportu pomiędzy przystankami Brama Wyżynna a Bramą Oliwską. Wystarczy jedno zdarzenie drogowe na tym odcinku by sparaliżować pół naszego miasta. Po czwarte nie jesteśmy bardzo dużym miastem więc ponad godzinna jazda z jednego końca miasta (lub kilka przesiadek) na drugi jest wielką bolączką i nie zachęca do zostawienia auta.			Uwaga częściowo uwzględniona. Plan zakłada wzmocnienie przewozów transportem szynowym, rozbudowę oferty w dzielnicach południowych, rozwój sieci tramwajowej, która utworzy trasy alternatywne względem przejazdu przez Śródmieście.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
432	Wydział Rozwoju Społecznego Urzędu Miasta w Gdańsku	Szanowny Panie, dziękujemy za przesłanie projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025-2044 oraz za włączenie nas w proces konsultacji i opiniowania dokumentu. Możliwość udziału w pracach nad tak istotnym opracowaniem jest dla nas niezwykle cenna, zwłaszcza że plan ten będzie miał długofalowy wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego oraz codzienne życie mieszkańców. Priorytetem Miasta jest sprawienie, aby transport publiczny był dostępny, bezpieczny i przyjazny dla wszystkich użytkowników – niezależnie od ich wieku, sprawności, sytuacji rodzinnej czy społecznej. Szczególnie istotne jest dla nas kompleksowe uwzględnienie potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami, seniorów, rodziców z małymi dziećmi, osób z ograniczoną mobilnością oraz pasażerów wymagających dodatkowego wsparcia. W tym kontekście przypominamy o zobowiązaniach wynikających z Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami, która nakłada na władze publiczne obowiązek zapewnienia dostępności usług, infrastruktury i informacji. Zgodnie z jej zapisami transport publiczny powinien być projektowany i rozwijany w sposób umożliwiający korzystanie z niego wszystkim osobom, bez konieczności stosowania rozwiązań specjalnych lub dodatkowych adaptacji. Zasadnicze znaczenie ma tu idea uniwersalnego projektowania, która powinna stanowić fundament planowania i modernizacji systemu transportowego. Rozwiązania oparte na tej zasadzie – takie jak niskopodłogowy tabor, czytelne i kontrastowe oznakowanie, dostępne przystanki, intuicyjne systemy informacji pasażerskiej, odpowiednie oświetlenie czy eliminacja barier architektonicznych – podnoszą komfort i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników, a nie tylko wybranych grup. W ramach opinii zwracamy również uwagę na konieczność zapewnienia komfortowego i bezpośredniego dojazdu do kluczowych dla mieszkańców miejsc, takich jak placówki wsparcia dziennego, przychodnie, szpitale, urzędy, instytucje pomocy społecznej, placówki edukacyjne, kluby i domy sąsiedzkie oraz inne punkty, które odgrywają istotną rolę w codziennym funkcjonowaniu społeczności lokalnej. Dostępność transportowa tych miejsc jest jednym z warunków przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i realizacji podstawowych praw człowieka, w tym prawa do zdrowia, edukacji i uczestnictwa w życiu publicznym. Zachęcamy również do kontynuowania dialogu społecznego, w tym do konsultacji z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnościami oraz innymi grupami narażonymi na wykluczenie transportowe. Ich perspektywa jest kluczowa dla tworzenia rozwiązań, które będą realnie odpowiadać na potrzeby mieszkańców. Jesteśmy przekonani, że uwzględnienie powyższych kwestii przyczyni się do stworzenia systemu transportu publicznego, który będzie nie tylko zrównoważony, ale przede wszystkim inkluzywny, dostępny i zgodny z zasadami praw człowieka.		Uwagi częściowo uwzględnione
433	Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o.	Działy GAI T nie wnoszą uwag do projektu Planu z wyjątkiem poniższego. Uwaga do strony 89: Wysokość peronu przystankowego powinna być stała w całej sieci i wynosić: ▪ na przystankach tramwajowych: 17-18 cm względem główki szyny; Poprawić na 22 cm a docelowo 30 cm, żeby zniwelować różnicę pomiędzy wagonem a peronem. ▪ na przystankach autobusowych: 20 cm od poziomu jezdni;		Uwaga uwzględniona. Zapis poprawiono.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
434	Urząd Gminy Kolbudy	Dzień dobry. Urząd Gminy Kolbudy po zapoznaniu się z przedstawionym przez Państwa planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2025– 2044, przekazuje poniższe uwagi i wnioski: 1. (Strona 18) Informujemy, że plan ogólny Gminy Kolbudy nie został uchwalony w 2025 roku. Dokument ten, zamierza się uchwalić w bieżącym roku kalendarzowym (w terminie ustawowym). 2. W związku z dynamicznym i stałym rozwojem Gminy Kolbudy oraz wynikającą z tego koniecznością zapewnienia mieszkańcom lepszej dostępności do publicznego transportu zbiorowego, zasadne jest rozszerzenie lub wprowadzenie nowych tras linii autobusowych. Wnosimy o korektę załącznika graficznego pn. „koncepcja sieci połączeń transportu zbiorowego w Gdańsku w 2044 r” poprzez objęcie siecią połączeń komunikacji transportu zbiorowego następujących miejscowości: · Gdańsk – Kolbudy - Gdańsk (do przystanku Plac Kaszubski w Kolbudach). · Gdańsk – Bąkowo – Jankowo Gdańskie - Gdańsk (z uwzględnieniem ulic: gen.J. Wybickiego, Sowia, Wilcza, Wiśniowy Sad, Parkowa, Karola Conradowego...) · Gdańsk – Bąkowo - Gdańsk (z uwzględnieniem ulic: gen. J. Wybickiego, Sowia, Wilcza, Wiśniowy Sad...). · Gdańsk – Jankowo Gdańskie - Gdańsk (rozbudowa obecnie funkcjonujących linii autobusowych nr 255 i 256 bądź utworzenie nowych z uwzględnieniem ulic: Karola Conradowego, Jankowska, Rzemieślnicza, Straszewska, Magazynowa o brzoż Kowale, Szlachowska (o brzoż Kowale...)) · Gdańsk – Jankowo Gdańskie – Borkowo – Kowale – Gdańsk (z uwzględnieniem ulic na terenie gminy Kolbudy w Jankowie Gdańskim: Karola Conradowego, Jankowska, Straszewska, Podgórska...), · Gdańsk – Bąkowo - Kowale – Otomin - Gdańsk (z uwzględnieniem ulic: Ordynacka, Rycka, Magnacka, Konna, Słoneczna (o pętli autobusowej) lub alternatywnie z uwzględnieniem ulic: Ordynacka, Rycka, Magnacka – Lubowidzka (Gdańsk) – Słoneczna (o pętli autobusowej w Otominie)). Ponadto, wnosimy o odniesienie się w przedmiotowym dokumencie do projektu PKM Południe i reaktywacji linii kolejowej nr 229, na terenie gminy Kolbudy (o etap kolejny), ze wskazaniem projektowanego przebiegu trasy (o terenie gminy Kolbudy, w tym oznaczenie m.in. trasy przebiegu do Kolbud) - opisowo i graficznie.		Ad.1. Uwaga uwzględniona, wprowadzono korektę zapisu. Ad.2. Uwaga odrzucona. Na skutek szeregu uwag otrzymanych do Planu, zdecydowano o ograniczeniu informacji i danych na mapach do obszaru będącego w kompetencjach Miasta Gdańska, tzn. do granic administracyjnych Miasta Gdańska. Uwzględniono jednocześnie zaproponowane przebiegi w granicach analizowanego obszaru.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
435	Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	Dzień dobry! Przy analizie projektu planu transportowego pozwoliliśmy sobie odnieść się wyłącznie do fragmentów związanych z Miastem Gdynią i miejscami stycznymi z siecią ZKM w Gdyni. Drobne uwagi poniżej. 1. Na str. 18 jest literówka: „W Gdyni funkcjonuje 33 zbiorniki retencyjne.”. Poza tym, chyba nie jest to najistotniejsza wiadomość z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego. 2. Na str. 20 jest błędna informacja „Największe miejscowości to Banino i Chwaszczyno”, gdyż większe od Chwaszczyna jest Żukowo. 3. Na str. 20 widnieje błędna informacja: „także linii 171, której przebieg obejmuje odcinek z Gdańska Oliwy przez Chwaszczyno do Gdyni Nowowiczlińska. Jednocześnie, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku organizuje przewozyw ramach tej samej linii 171, jednak w nieco odmiennym wariancie przebiegu – od Gdyni Karwiny (Nowowiczlińska),przez teren gminy Żukowo, aż do Gdańska Oliwy.” Warianty przebiegu trasy tej linii dla pojazdów gdyńskich i gdańskich są identyczne, po prostu podano kierunkiprzeciwne. Organizatorem linii 171 jest Miasto Gdańsk, ale Gdynia realizuje ok. 1/3 pracy eksploatacyjnej; należy teżzwrócić uwagę na konieczność ujednolicenia nazwy pętli, tj. Gdynia Karwiny Nowowiczlińska. 4. Na str. 22 brakuje informacji o liniach komercyjnych będących wydłużeniem odpowiednio do Gdańska RębiechowaPKM i Gdańska Osowej PKP linii gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Gminę Żukowo. 5. Mapa na str. 58 (koncepcja sieci połączeń) – w perspektywie do 2044 r. proponujemy wydłużenie, po zmodernizowaniu przez Miasto Gdynię układu drogowego, linii 269 z Kukawki na Kacze Buki; umożliwi to z jednejstrony przesiadkę do licznych linii gdyńskiej komunikacji miejskiej na pętli Kacze Buki, a z drugiej poprawi obsługęrejonu ul. Bieszczadzkiej oraz przede wszystkim umożliwi mieszkańcom os. Kacze Buki dojazd do projektowanego przystanku kolejowego w rejonie ul. Kielnieńskiej. 6. Mapa na str. 58 – jest nieaktualna, gdyż zawiera w sobie historyczną już trasę linii 122 w Sopocie (obecnie obsługęDolnego Sopotu i Kamiennego Potoku przejęła gdyńska linia 177).		Ad.1. Uwaga uwzględniona - zapis usunięto. Ad.2. Uwaga uwzględniona - wprowadzono korekty. Ad.3. Uwaga uwzględniona - wprowadzono korekty. Ad.4. Uwaga odrzucona. Zakres Planu ogranicza się do połączeń użyteczności publicznej. Ad.5. Uwaga uwzględniona. Ad.6. Uwaga uwzględniona.
436	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Trudno zgodzić się z tezą, że „oferta kolejowa stanowi integralną część oferty transportu publicznego dla regularnych podróży realizowanych w obrębie miasta” w świetle danych przedstawionych w innej części dokumentu, z której wynika, że o możliwości podróży koleją w ramach biletu miesięcznego wie zaledwie połowa ich posiadaczy. W naszej opinii oferta kolejowa nie stanowi również integralnej części oferty transportu publicznego z uwagi na fakt, że nawet posiadanie biletu miesięcznego uprawniająca do przejazdu koleją w obrębie miasta obwarowana jest szeregiem restrykcji (konieczność meldunku w Gdańsku, lub prowadzenia w nim działalności gospodarczej, albo studiowanie w tym mieście) przy czym konieczne jest jeszcze wyrobienie dokumentów poświadczających powyższe. Brak jest oferty zintegrowanego biletu dobowego, a np. posiadacze uprawnień do bezpłatnych przejazdów w komunikacji miejskiej nie są zwolnieni z obowiązku zakupu biletów według Taryfy Pomorskiej. W dokumencie brak jest recepty na poprawę kluczowego z punktu widzenia pasażera warunku integracji.		Uwaga uwzględniona. Zapis zmieniono.
437	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Ustalono górny parametr wieku autobusów, które mogą poruszać się po mieście i w komunikacji międzygminnej, jednak takiego wieku nie ustalono dla tramwajów. Wydaje się wskazane, by taki parametr znalazł się także w wypadku pojazdów szynowych.		Uwaga odrzucona. Tabor tramwajowy charakteryzuje się budową bardziej odporną na upływ czasu oraz szerszą możliwością modernizacji. Istotną kwestią dla taboru tramwajowego jest zatem nie jego wiek, a poziom

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
	Departament Infrastruktury			modernizacji, dostosowanie do obsługi osób ze szczególnymi potrzebami itp.
438	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	W dokumencie brakuje treści odnoszących się do kluczowej, planowanej na lata 30-te XXI w. przebudowy kolejowego węzła trójmiejskiego (kolej). Kwestia ta nie jest poruszana w dokumencie, choć bez wątpienia będzie dla kondycji transportu publicznego w mieście decydująca. W ramach prac dojdzie bowiem do przebudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz, zwiększy się liczba torów w ciągu I k 202 i 250, przebudowany zostanie wiadukt na Hucisku.		Uwaga odrzucona. Zakres Planu ogranicza się do działań zapisanych w obowiązujących projektach planistycznych. Plan dostrzega rolę kolei w obsłudze transportowej mieszkańców, jednak w ograniczonym stopniu ją obejmuje z uwagi na brak połączeń kolejowych organizowanych przez Miasto.
439	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Projekt dokumentu zauważa „rozwijające się intensywnie dzielnice południowe”, jednak ignoruje trwającą bardzo intensywną zabudowę Letnicy oraz zmiany związane z planowaną przez miasto rewitalizacją Nowego Portu, które bez wątpienia przyczynią się do wzrostu zaludnienia tej części miasta. Temat obsługi tej dzielnicy, zyskującej rok-rocznie setki nowych mieszkańców jest w dokumencie pominięty. Tym samym skazuje się je na transport indywidualny bez odpowiedzialnego planu rozwoju tam komunikacji szynowej.		Uwaga częściowo odrzucona. Plan przewiduje rozwój oferty autobusowej w Letnicy. Dalsze plany rozwoju zakładają budowę połączenia tramwajowego jednak w późniejszym horyzoncie czasu.
440	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	W projekcie dokumentu zabrakło treści odnoszącej się do tematu niskiej prędkości handlowej tramwajów w Gdańsku. Brakuje w nim opisu palety środków zaradczych, a także zestawu działań, które nie dopuszczałyby podobnych standardów na nowobudowanych liniach.		Uwaga odrzucona. W Planie wskazano na potrzebę wzrostu średniej prędkości handlowej tramwajów poprzez m.in. Priorytetyzację tramwajów w ruchu ogólnym. Szczegółowe działania dążące do osiągnięcia tego celu powinny zostać określone w oddzielnym dedykowanym opracowaniu.
441	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	W pierwszej kolejności mamy wątpliwości co do oceny uznania kolei aglomeracyjnej jako głównego środka transportu w metropolii przy obecnej postawie Miasta Gdańska, które w sposób dalece niewystarczający finansuje te przewozy. Zwracamy uwagę, że upatrywanie wzrostu liczby pasażerów w komunikacji miejskiej przez pryzmat kolei byłoby analogiczne do sytuacji, w której Województwo upatrywałoby wzrost liczby pasażerów w regionie poprzez pryzmat rozwoju systemu przewozów międzywojewódzkich.		Uwaga odrzucona. Z punktu widzenia funkcjonowania sieci transportowej, kolej aglomeracyjna stanowi główną oś transportu zbiorowego niezależnie od źródła finansowania, które są odrębnym obszarem organizacji transportu, który nie powinien być odczuwalny przez mieszkańców.
442	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Dokument nie zauważa możliwości realizowania przewozów na odcinkach linii kolejowych przebiegających w granicach miasta, chociaż z łatwością można podać przykłady relacji faktycznych i możliwych do finansowania przez miasto. Np.: 1. (Gdańsk Południe) – Gdańsk Główny – Gdańsk Osowa (po elektryfikacji i modernizacji linii 201) 2. Gdańsk Główny – Brzeźno		Uwaga odrzucona. Obecnie nie przewiduje się uruchomienia takich połączeń.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
443	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 39. „Popyt na usługi transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM w Gdańsku będzie się kształtował m.in. pod wpływem następujących czynników: • liczby mieszkańców miast i gmin objętych obsługą transportową, komentarz: Jest to nielogiczne w świetle diagnozy, iż większość podróży dotyczy podróży wewnątrz miejskich, • ruchliwości mieszkańców (średnia liczba podróży mieszkańca w dobie), komentarz: Tutaj również statystyki pozostają bez zmian – większość podróży to dwa przejazdy dziennie (Praca / Szkoła), • rozkładu przestrzennego podróży (źródło i cel), komentarz: Zwracamy uwagę, że niekontrolowany rozwój obszarów podmiejskich (rozlewanie się miast) skutecznie zmuszają mieszkańców do korzystania z transportu indywidualnego, • poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń, komentarz: Zwracamy uwagę, że samochód staje się dobrem niższego rzędu, a koszt systemu TAXI staje się powszechnie akceptowalny w dużych aglomeracjach, • jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych, komentarz: W dalszych stronach projektu dokumentu wskazano systematyczny spadek ocen komunikacji miejskiej w Gdańsku, • poziomu oferty przewozowej mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów, komentarz: W ostatnich latach pozostaje bez zmian, • sposobu i zakresu integracji taryfowo-biletowej w sieci transportu zbiorowego organizowanej przez ZTM w Gdańsku z publicznym transportem zbiorowym na pozostałym obszarze metropolii w szczególności z transportem kolejowym,		Uwaga odrzucona. Popyt na usługi transportowe jest zależny od liczby mieszkańców ich ruchliwości, kierunków przemieszczeń i pozostałych czynników, które wymieniono w Planie i w uwadze. Czynniki te mogą ulegać zmianom w większej skali, jak np. rozkład demograficzny, migracje ludności, suburbanizacja, lub w mniejszej skali, jak np. ruchliwość.
444	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	W dokumencie nie przedstawiono ani sposobu, ani zakresu takiej integracji. Ponadto w projekcie dokumentu nie znaleźliśmy informacji o planowanych działaniach na rzecz wyhamowania i odwrócenia niekorzystnych trendów, wskazanych przez autorów dokumentów. Dokument nie odnosi się wprost do problemu niskiej prędkości handlowej tramwajów i nie przedstawia pomysłów na zmianę tego stanu rzeczy. Niestety, można odnieść wrażenie, że niekorzystne trendy, związane z brakiem rozwoju komunikacji autobusowej, zostaną zachowane ze względu na wzrost znaczenia komunikacji szynowej, gdy tymczasem doświadczenia z rozwojem komunikacji szynowej w obrębie oddziaływania istniejącej linii PKM raczej wzmocniły zapotrzebowanie na lepszą usługę dowozową. Istniejąca linia PKM nie spowodowała dotąd likwidacji żadnej z linii autobusowych, a nawet wymusiła wzrost częstotliwości kursowania linii 110. Zwracamy uwagę, że teza o zastąpieniu linii autobusowych transportem kolejowym jest zbyt odważna. Pokazuje to nie tylko przykład PKM, ale również przykład Warszawy, gdzie gęsta sieć połączeń autobusowych do węzłów przy stacjach metra skutecznie pełni rolę dowozową do transportu szynowego.		Uwaga częściowo odrzucona. W Planie wskazano kierunki działań i pożądane efekty tych działań. Szczegółowy sposób realizacji poszczególnych działań wymaga wykonania odrębnych, dedykowanych opracowań. W zakresie założeń dotyczącej rozwoju oferty autobusowej - wprowadzono korekty.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
445	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 41, Rys. 3.6 – Kartogram rozkładu ruchu pasażerskiego. Dane na kartogramie budzą wątpliwości. Na niektórych przekrojach uwidocznionych na kartogramie już dzisiaj fizyczne odczyty popytu (badania, dane z bramek zliczających w pojazdach) są wyższe niż na kartogramie, który ma uwidaczniać stan na 2044 rok. Niezależnie sugerujemy wprowadzenie rozróżnienia na kartogramach kolei regionalnej oraz kolei aglomeracyjnej, jako że pełnią one inne funkcje w systemie transportowym.		Uwaga częściowo uwzględniona. Na skutek uwag wprowadzono zmiany założeń i zaktualizowano prognozy.
446	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 43: - "Kolej aglomeracyjna" - błąd rachunkowy: wzrost liczby pasażerów z 30,43 mln do 53,47 mln to wzrost o 65,8%, a nie jak podano o ponad 75%. - Zaskakujące jest założenie, że pomimo realizacji tak istotnych projektów jak m.in. Trasa GP-W, PKM Południe, udział podróży transportem zbiorowym wzrośnie jedynie o 0,29pp.		Uwaga uwzględniona
447	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 48. Błędy merytoryczne: - "PKM Gdańsk Południe (do Kowal) nie jest elementem sieci tramwajowej. - Trasa tramwajowa Nowa Warszawska - ta trasa została już zbudowana.		Uwaga uwzględniona.
448	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 49. Rys 4.3. Należy uwzględnić funkcjonujące obok siebie linie kolei aglomeracyjnej i regionalnej, tj.: Linie aglomeracyjne: S1 Gdańsk Kowale – Gdańsk Żabianka – (Wejherowo) oraz S2 (Gdynia Gł.) – Gdańsk Osowa – Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Lipce – (Pruszcz Gdański) oraz kolej regionalną. Dla jednoznaczności rysunku, w przypadku funkcjonowania równolegle obok siebie lub na tej samej infrastrukturze (jak na linii PKM) obu podsystemów, krzywe reprezentujące te systemy także powinny być uwidocznione obok siebie.		Uwaga uwzględniona.
449	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strony. 51/52 oraz rys. 4.6. Lista planowanych do realizacji buspasów nie odpowiada szeregowi innych zamierzeń, w szczególności należy uwzględnić na nim: - układ dojazdowy do/z stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz, w tym ciągu Dmowskiego/Klonowa/Lendziona (wg ostatecznej wersji określonej przez GMG) oraz ul. Partyzantów-Jaśkowa Dolina od przystanku Jaśkowa Dolina 03 do przystanku Sobótka 02 - ul. Wielkopolską od Ofiar Grudnia do Nowej Świętokrzyskiej (w ramach dojazdu do przystanku PKM Gdańsk Łostowice na linii PKM Południe - ul. Rzeczpospolitej na odc. od Hynka do Kołobrzeskiej		Uwaga częściowo uwzględniona. W Planie zawarto pasy przewidziane do realizacji w pierwszej kolejności. Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano zapis w rozdział 4.2.1 o potrzebie prowadzenia dalszych analiz dot. wyznaczenia kolejnych lokalizacji dla pasów autobusowych i pasów autobusowo-tramwajowych.
450	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 57, 4.5. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gdańsku i gminach objętych planem. Należy dodać zapisy, które pozwalają na zmianę statusu wybranych linii autobusowych wyjeżdżających poza granicę miasta Gdańska z linii komunikacji miejskiej na linie metropolitalne lub powiatowo-gminne – zgodnie z kierunkiem systemowej integracji transportu w obszarze metropolitalnym.		Uwaga odrzucona. Po przyjęciu ustawy metropolitalnej przewiduje się aktualizację Planu lub opracowanie nowego dla poziomu metropolitalnego, w którym zostaną ujęte proponowane zmiany.

Lp.	Zapis w projekcie dokumentu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi / Propozycja zmian	Uzasadnienie uwagi / zmiany	Sposób rozpatrzenia/uzasadnienie
451	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 58, rys. 4.8. Mapa koncepcji połączeń (...) - Do obsługi autobusami nie wskazano ul. Nowa Muzyczna (w której projekcie uwzględniono funkcjonowanie komunikacji autobusowej). - Nie uwzględniono południowego odcinka ul. Grunwaldzkiej w Pruszczu Gdańskim, na którym dziś funkcjonuje linia 307. - Nie uwzględniono połączenia autobusowego do ul. Trakt Św. Wojciecha do planowanego węzła lokalnego „Gdańsk Lipce”. Brak w planie ul. Borkowskiej, która stanowi najkrótszą drogę dojazdu pomiędzy nowymi osiedlami w rejonie ul. Czerskiej a węzłem integracyjnym „Gdańsk Lipce”. mapa koncepcji połączeń transportu zbiorowego nie uwzględnia szeregu połączeń autobusowych przewidzianych w innych dokumentach, m.in. w koncepcji obsługi autobusowej przystanków PKM Południe wykonanej w 2025 r.		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono korekty. Mapa uwzględnia wybrane założenia dla koncepcji obsługi transportowej PKM Południe. Należy jednak zauważyć, że ta koncepcja została opracowana na rok 2030, tj. rok początku funkcjonowania połączeń na tej linii kolejowej. Założenia te nie uwzględniają zmian w układzie sieci drogowej, które będą miały miejsce do 2044 roku, zatem konieczne było wprowadzenie zmian.
452	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 59. W zakresie terytorialnym planowanej sieci nie wymieniono gminy Szemud, podczas gdy na stronie 60 podana jest propozycja linii autobusowej do Szemudu/Bojana.		Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis na stronie 60 skorygowano.
453	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 78. Trudno zgodzić się z tezą, że miasto Gdańsk nie ma wpływu na organizację kolejowej oferty przewozowej. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym właściwość Organizatora publicznego transportu zbiorowego nie wynika z użytych środków transportu, lecz z obszaru działania lub zasięgu przewozów. Miasto Gdańsk ma zatem wpływ na organizację pasażerskich przewozów kolejowych - może uruchamiać pociągi w granicach miasta lub na trasach wybiegających poza granice miasta do gmin z którymi zawarte jest (będzie) porozumienie. Może także zawrzeć porozumienie, na mocy którego inna gmina, powiat lub związek metropolitalny będzie organizował przewozy kolejowe w imieniu i na rzecz gminy miasta Gdańsk. Dokument nie zauważa możliwości realizowania przewozów na odcinkach linii kolejowych przebiegających w granicach miasta, chociaż z łatwością można podać przykłady relacji faktycznych i możliwych do finansowania przez miasto. Np. o (Gdańsk Południe) – Gdańsk Główny – Gdańsk Osowa (po zakończeniu elektryfikacji i modernizacji linii 201) o Gdańsk Główny – Brzeźno		Uwaga uwzględniona. Zapis skorygowano.
454	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Departament Infrastruktury	Strona 110.Rys. 13,1. Rysunek wydaje się błędny – pokazuje m.in. linie kolejowe jako drogi przewidziane dla ruchu autobusowego.		Uwaga uwzględniona. Rysunek poprawiono.