

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Program budowy drogowego
dostępu do Portu w Gdyni

Ministerstwo Infrastruktury

Lipiec 2026

Spis treści

1. Zagadnienia ogólne.....	3
1.1 Podstawa prawna.....	3
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi ..	3
1.3 Cel konsultacji publicznych.....	3
1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych	4
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag	5
2. Podsumowanie konsultacji publicznych.....	6
2.1 Konsultacje z podmiotami branżowymi	6
2.2 Szerokie konsultacje publiczne.....	7

1. Zagadnienia ogólne

1.1 Podstawa prawna

Projekt *Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni* zwanego dalej „Programem”, został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2025 r. poz. 198 z późn. zm.);
- § 36 uchwały Nr 190 Rady Ministrów - Regulamin pracy Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2026 r. poz. 404 z późn. zm.).

1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt *Programu*, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za konsultacje publiczne jest Departament Dróg Publicznych.

1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu *Programu* szerokiemu gronu odbiorców oraz zebranie uwag, komentarzy i wniosków:

- przedstawicieli sektora budowlanego,
- przedstawicieli władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych, jako organów tworzących lokalne plany zagospodarowania przestrzennego oraz inwestorów na drogach publicznych niższych kategorii,
- przedstawicieli sektora transportu drogowego oraz indywidualnych uczestników ruchu, jako beneficjentów projektu *Programu*,
- przedstawicieli społeczności lokalnych, na terenie których przebiegać ma zadanie drogowe ujęte w projekcie *Programu*,
- wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych

Projekt *Programu* w dniu **18 marca 2026 r.** został skierowany do wybranych podmiotów branżowych a następnie do szerokich konsultacji publicznych w dniu **29 maja 2026 r.** kiedy został to udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Ministerstwa.

Konsultacje zakończono **6 lipca 2026 r.**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych w prasie regionalnej – Dziennik Bałtycki, wydanie z dnia 9 czerwca 2026 r.;
- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa;
- zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa;
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazana w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (artykuły o konsultacjach pojawiły się m.in. na takich portalach jak: www.gdynia.pl, www.nadmorskie24.pl, www.trojmiasto.pl, www.nbi.com).

W dniu **18 marca 2026 r.** projekt *Programu* został skierowany bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych oraz organizacji wchodzących w skład Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego:

- Polski Kongres Drogowy;
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- Związek Powiatów Polskich;
- Związek Województw RP;
- Unia Metropolii Polskich;
- Związek Miast Polskich;

- Związek Gmin Wiejskich;
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- Rada Interesantów Portu Gdynia;
- Urząd Morski w Gdyni;
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- Urząd Miasta Gdynia;
- Związek Miast i Gmin Morskich;
- Stowarzyszenie Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregion Bałtyk;
- Związek Armatorów Polskich;
- Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje z podmiotami branżowymi były prowadzone w sposób bezpośredni. Każdy podmiot zgłaszający uwagi, otrzymał bezpośrednią odpowiedź ze stanowiskiem Ministra Infrastruktury.

Szerokie konsultacje publiczne miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja, czy obywatel zainteresowany problematyką poprawy dostępności i rozwoju Portu Gdynia miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Ministerstwa:

- na adres skrytki ePUAP: /MIIB/SkrytkaESP,
- za pomocą usługi e-Doręczenia na adres: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25,
- na adres e-mail: konsultacjeDrogaCzerwona@mi.gov.pl,
- tradycyjną drogą pocztową na adres Departamentu Dróg Publicznych: ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa (w przypadku przekazania uwag za pośrednictwem poczty decyduje data wpływu formularza do MI),
- składając osobiście w siedzibie MI (Kancelaria Główna).

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu konsultacji publicznych poddano analizie pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

2. Podsumowanie konsultacji publicznych

2.1 Konsultacje z podmiotami branżowymi

W ramach konsultacji z podmiotami branżowymi swoje stanowisko wyraziły następujące podmioty:

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Urząd Morski w Gdyni,
- Związek Miast i Gmin Morskich.

Następujące podmioty nie zgłosiły uwag do projektu lub wyraziły stanowisko popierające:

- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Polska Izba Spedycji i Logistyki,
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S. A.

Uwagi pozostałych podmiotów zostały omówione poniżej.

Uwagi **Instytutu Badawczego Dróg i Mostów** dot. zmian o charakterze redakcyjnym oraz legislacyjnym, tj. dopasowania zapisów projektu *Programu* do przepisów techniczno-budowlanych oraz kwestii związanych z przeprowadzeniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. **Polska Izba Spedycji i Logistyki** wyraziła swoje poparcie dla projektu *Programu*, jednocześnie wskazując uwagę na konieczność dotrzymania planowanego harmonogramu realizacji, konieczność zrealizowania wszystkich trzech odcinków inwestycji oraz kwestię statusu nowej drogi. **Polska Izba Inżynierów Budownictwa** zwróciła uwagę na brak uzupełnionego rozdziału dot. strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. **Zarząd spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.** również wyraził swoje poparcie dla projektu i zgłosił uwagi co do meritum zbieżne z ww. uwagami Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Minister Infrastruktury odniósł się do wszystkich zastrzeżeń w swoim stanowisku skierowanym bezpośrednio do każdej z ww. instytucji.

2.2 Szerokie konsultacje publiczne

Do dnia 6 lipca 2026 r. wpłynęła następująca liczba formularzy z wnioskami i uwagami (w podziale na poszczególne podmioty):

- **1** formularz władz samorządowych wszystkich szczebli (oraz ich administracji),
- **4** formularze osób fizycznych,
- **1** formularz instytucji, organizacji, stowarzyszeń i innych.

Dwie uwagi od osób fizycznych wpłynęły w formie niezgodnej z wytycznymi (jako wiadomość mail, nie w formie formularzu). Pierwsza dotyczyła uwzględnienia bezpośredniego lub pośredniego połączenia Drogi Czerwonej z ulicą Pucką, druga sytuacji komunikacyjnej w Gdyni. Uwagi nie zostały rozpatrzone.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
1	Rozdział 5, str. 16 „W ramach odcinka wybudowane zostaną trzy węzły drogowe...”	Cztery węzły drogowe	Chylonia wraz z przyległymi dzielnicami stanowi jeden z najbardziej zaludnionych obszarów miasta. Pomimo wyższych kosztów realizacji zasadne jest wykonanie węzła drogowego z ul. Hutniczą, obsługującą dużą strefę przemysłową. Dzięki temu pojazdy zjeżdżające z obwodnicy nie będą zmuszone do przejazdu przez środek dzielnicy i tereny zabudowy mieszkaniowej, co przyczyni się do ograniczenia natężenia ruchu, hałasu oraz emisji spalin w obszarach zamieszkałych. Mając na uwadze ochronę mieszkaniowego charakteru dzielnicy, projekt powinien również uwzględniać wykonanie tunelu prowadzącego do ul. Hutniczej lub jako rozwiązanie minimalne przynajmniej do linii kolejowej. Dodatkowo w sąsiedztwie planowana jest realizacja bezkolizyjnego przejazdu przez linię kolejową w ciągu ul. Puckiej. Inwestycja ta będzie generowała dodatkowy ruch, zarówno z terenu miasta, jak i z okolicznych powiatów (w szczególności Wejherowskiego i Puckiego). Co wymagałoby szerszej analizy wzajemnej korelacji pomiędzy drogami.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu nie określa zakresu rzeczowego inwestycji, jaką jest budowa tzw. Drogi Czerwonej. Ujęte w projekcie dokumentu rządowego informacje o przewidywanych obiektach inżynierskich odzwierciedlają ustalenia obecnego stanu prac przygotowawczych. Projekt dokumentu nie jest w żaden sposób wiążący dla inwestora zadania, w odniesieniu do przyjętych rozwiązań technicznych. Podstawowym celem przyjęcia projektu konsultowanego dokumentu jest zapewnienie finansowania dla tej inwestycji. Kwestie związane z określeniem przebiegu, parametrów czy elementów wchodzących w skład tzw. Czerwonej Drogi (np. węzłów) są przedmiotem prowadzonego odrębnie przez GDDKiA procesu inwestycyjnego dla tego zadania.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
2	Rozdział 5, str. 16 „W ramach budowy nowej drogi powstaną również drogowe obiekty inżynierskie – wiadukty, estakady, mosty, tunele, system odwodnienia, oświetlenia, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowane zostaną drogi innych kategorii powiązane z inwestycją jak również inne rodzaje infrastruktury kolidującej z planowaną drogą.”	Dodać na końcu fragment: „Wzdłuż całej Drogi Czerwonej (odcinek 1, 2 i 3) powstanie także spójna infrastruktura rowerowa i piesza. Powstanie też rowerowe połączenie ul. Janka Wiśniewskiego z ul. Hutniczą w ramach węzła Wiśniewskiego.”	Droga Czerwona powstanie na terenie zwartej miejskiej zabudowy i konieczne jest zapewnienie bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej dla mieszkańców. Przebieg Drogi Czerwonej umożliwia zbudowanie wygodnych bezkolizyjnych tras rowerowych o wysokich parametrach (rowerostrada) wzdłuż Drogi Czerwonej, co idealnie wpisuje się w obowiązujące w Gdyni dokumenty, takie jak Strategii Rozwoju Miasta Gdyni do 2030 roku czy Strategia Rowerowa dla Miasta Gdyni do 2030 roku. Taka trasa rowerowa umożliwi także wygodny dojazd rowerem do Portu Zewnętrznego dla pracowników. Konieczne jest zapewnienie spójności trasy pieszej i rowerowej na całej długości inwestycji. Szczególnie niedopuszczalne jest pogarszanie warunków ruchu rowerem w miejscach, gdzie obecnie jest on możliwy, takich jak oś dotychczasowych ulic Południowa-Północna-Przemysłowa czy wzdłuż ulicy Polskiej. Konieczne jest też stworzenie połączenia rowerowego ul. Janka Wiśniewskiego z ul. Hutniczą w ramach węzła Wiśniewskiego – poprzez wybudowanie odpowiednich ramp/ślimaków dla rowerzystów.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu nie określa zakresu rzeczowego inwestycji, jaką jest budowa tzw. Drogi Czerwonej. Ujęte w projekcie dokumentu rządowego informacje o przewidywanych obiektach inżynierskich odzwierciedlają ustalenia obecnego stanu prac przygotowawczych. Projekt dokumentu nie jest w żaden sposób wiążący inwestora zadania w odniesieniu do przyjętych rozwiązań technicznych. Podstawowym celem przyjęcia projektu konsultowanego dokumentu jest zapewnienie finansowania dla tej inwestycji. Kwestie związane z określeniem przebiegu, parametrów czy elementów wchodzących w skład tzw. Czerwonej Drogi (np. ciągów pieszo-rowerowego) są przedmiotem prowadzonego odrębnie przez GDDKiA procesu inwestycyjnego dla tego zadania.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
3	Rozdział 7, str. 20 „7. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu. Rozdział zostanie uzupełniony po wykonaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu.”	(1) Wnoszę o uzupełnienie projektu Programu przed jego przyjęciem o pełny rozdział 7 obejmujący wyniki strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w szczególności wnioski z prognozy oddziaływania na środowisko, analizę wariantów, oddziaływań skumulowanych, wpływu na mieszkańców Gdyni, zdrowie ludzi, klimat akustyczny, jakość powietrza, wody, przyrodę, krajobraz oraz środki zapobiegające, ograniczające lub kompensujące negatywne oddziaływania. (2) Wnoszę również o jednoznaczne wyjaśnienie relacji między strategiczną oceną oddziaływania na środowisko projektu Programu a równoległe prowadzonym postępowaniem w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Drogi Czerwonej przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku, prowadzonym z wniosku GDDKiA Oddział w Gdańsku. Równoległe postępowanie DŚU/OOŚ dotyczące konkretnego odcinka	Obecne brzmienie rozdziału 7 nie zawiera żadnej merytorycznej oceny oddziaływania Programu na środowisko. Rozdział ogranicza się wyłącznie do zapowiedzi, że zostanie uzupełniony po wykonaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Oznacza to, że uczestnicy konsultacji nie mają możliwości odniesienia się do rzeczywistych skutków środowiskowych Programu. Nie usuwa tej wady fakt, że równoległe prowadzone jest postępowanie środowiskowe przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku dotyczące decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla I etapu Drogi Czerwonej. Jest to postępowanie dotyczące przedsięwzięcia inwestycyjnego, a nie strategiczna ocena projektu całego Programu jako dokumentu rządowego. Program nie jest wyłącznie opisem pojedynczego odcinka inwestycji. Określa on zasadnicze ramy realizacji drogowego dostępu do Portu w Gdyni, w tym zakres inwestycji, jej podział na odcinki, finansowanie oraz okres realizacji. Tym samym skutki środowiskowe Programu powinny być przedstawione na etapie konsultacji Programu, a nie dopiero po ich zakończeniu. Szczególne znaczenie ma również to, że postępowanie DŚU	Uwaga nr 1 zostanie uwzględniona. Uwagi nr 2 i 3 zostają wyjaśnione w niżej opisany sposób. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko jest postępowaniem, które przeprowadza się dla określonych rodzajów projektów <u>dokumentów</u> opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji publicznej albo inne podmioty wykonujące funkcje publiczne. Z kolei postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mają na celu wydanie decyzji administracyjnej dla <u>konkretnych inwestycji</u>. Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu jest obecnie prowadzona. Po jej zakończeniu, projekt dokumentu zostanie uzupełniony o jej ustalenia. Obowiązujące przepisy prawa dot. programów rozwoju nie wymagają ujęcia w projekcie dokumentu części poświęconej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (sooś). Wyodrębnienie takiego rozdziału, z uwagi na wrażliwość na kwestie

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
		przedsięwzięcia nie powinno zastępować strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu jako dokumentu rządowego, który określa ramy realizacji całej inwestycji, jej finansowanie, harmonogram i zakres rzeczowy. (3) Wnoszę, aby po uzupełnieniu projektu Programu o strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz prognozę oddziaływania na środowisko przeprowadzić ponowne konsultacje publiczne kompletnego dokumentu. Do czasu udostępnienia tej części dokumentacji obecne konsultacje nie powinny być traktowane jako realne konsultacje skutków środowiskowych Programu.	prowadzone przed RDOŚ w Gdańsku dotyczy konkretnego przedsięwzięcia lub jego odcinka, natomiast Program obejmuje całość zadania i tworzy ramy dla jego realizacji. Ocena środowiskowa konkretnego odcinka nie może zastępować oceny strategicznej całego Programu, zwłaszcza w zakresie oddziaływań skumulowanych, wariantowania, wpływu na mieszkańców oraz skutków wynikających z realizacji całego układu drogowego. Taka konstrukcja konsultacji odwraca właściwą kolejność: najpierw konsultowany jest Program, a dopiero później ma zostać uzupełniona jego część środowiskowa. W konsekwencji mieszkańcy, organizacje społeczne i inne zainteresowane podmioty nie mogą skutecznie zgłosić uwag do oddziaływań środowiskowych Programu, ponieważ nie przedstawiono prognozy, analizy wariantów ani oceny wpływu Programu na środowisko i warunki życia mieszkańców. Z tego względu wnoszę o nieprzyjmowanie Programu w obecnym kształcie oraz o ponowne skierowanie kompletnego projektu Programu, wraz z rozdziałem 7 i dokumentacją strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, do konsultacji publicznych.	środowiskowe, jest inicjatywą Ministra Infrastruktury, traktowaną jako dobrą praktykę w programach drogowych. Rozdział ten będzie pełnił funkcję informacyjną, co do głównych ustaleń sooś. W żaden sposób zapisy tego rozdziału nie będą miały charakteru decydującego. Skierowanie do konsultacji publicznych wersji dokumentu bez części dot. sooś pozostaje bez wpływu na jego dalsze procedowanie, bowiem projekt dokumentu i tak podlega dodatkowym konsultacjom (udział społeczeństwa) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, prowadzonych w ramach sooś. Zapewnienie udziału społeczeństwa w ramach sooś jest obligatoryjne i warunkuje przyjęcie dokumentu. Wyniki ww. konsultacji zostaną ujęte w dokumentacji zgromadzonej w ramach sooś i uwzględnione, jeśli zajdzie taka potrzeba, zarówno w prognozie, jaki w projekcie dokumentu rządowego jakim jest <i>Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni</i>. Brakujący rozdział będzie jedynie podsumowaniem najważniejszych ustaleń sooś.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
4	Rozdział 5. Realizacja Programu „odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego o długości ok. 5,3 km”	Sprzeciw dot. przebiegu wariantu nr 2 (oznaczonego Rys. nr 1)	1. Wariant nr 2 przedstawiony na załączniku mapowym do uzasadnienia projektu uchwały (przebieg oznaczony kolorem niebieskim) przewiduje lokalizację węzła drogowego bezpośrednio na nieruchomości położonej w Gdyni przy ul. Puckiej 99, obejmującej działki nr 68, 67/2 oraz 65/2, obręb 0010 Chylonia. 2. Przebieg wariantu nr 2 skutkowałby faktycznym wyłączeniem możliwości zagospodarowania przedmiotowej nieruchomości zgodnie z jej przeznaczeniem, pomimo że: • obowiązujące dokumenty planistyczne dopuszczają jej zabudowę, • dla nieruchomości obowiązuje decyzja o warunkach zabudowy umożliwiająca realizację inwestycji, teren posiada potencjał inwestycyjny zgodny z obowiązującymi uwarunkowaniami planistycznymi. 3. Lokalizacja projektowanego węzła drogowego na wskazanych działkach budowlanych prowadziłaby do ograniczenia prawa własności oraz uniemożliwiłaby realizację dopuszczalnej prawem zabudowy, mimo że obecnie brak jest formalnych	Uwaga została uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu nie określa zakresu rzeczowego inwestycji, jaką jest budowa tzw. Drogi Czerwonej ani tym bardziej, nie określa jej przebiegu. Ujęte w projekcie dokumentu rządowego informacje o dwóch możliwych wariantach odzwierciedlają ustalenia dotychczasowych prac przygotowawczych. Ministerstwo Infrastruktury potwierdza prawdziwość wskazanych w uzasadnieniu informacji dot. wyboru wariantu. Należy jednak wskazać, że dla żadnego z 3 planowanych odcinków realizacyjnych tzw. Drogi Czerwonej, nie został określony prawnie usankcjonowany, w ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przebieg trasy. Co prawda, w styczniu 2026 r. GDDKiA złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, w którym wskazała jako preferowany wariant W1D, jednakże to ostateczna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przesądzi o przebiegu drogi.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			przeszkód planistycznych dla zagospodarowania tego terenu. 4. Właścicielem nieruchomości od dnia 11.06.2026 r. jest spółka Elfeko Capital S.A., która nabyła nieruchomość z zamiarem realizacji inwestycji polegającej na budowie obiektu usługowo-warsztatowego. Obecnie prowadzone są przygotowania do rozpoczęcia prac projektowych oraz dalszego procesu inwestycyjnego. Ponadto teren został objęty nowo uchwalonym Planem Ogólnym z dnia 29.04.2026 r., który przewiduje możliwość realizacji zabudowy produkcyjno-usługowej o maksymalnej powierzchni zabudowy wynoszącej do 60% powierzchni terenu oraz wysokości zabudowy do 15 m. Ustalenia Planu Ogólnego potwierdzają możliwość dalszego rozwoju funkcji inwestycyjnej nieruchomości i stwarzają korzystne warunki dla realizacji planowanego przedsięwzięcia. 5. Przed zakupem nieruchomości został przeprowadzony szczegółowy proces due diligence, obejmujący analizę: • stanu prawnego nieruchomości, • uwarunkowań planistycznych, • możliwości technicznych realizacji	

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			planowanej inwestycji, • istniejących i planowanych ograniczeń wynikających z inwestycji celu publicznego. 6. W ramach przeprowadzonej analizy właściciel uzyskał informacje m.in. z: • Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, • Wydziału Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Gdyni, • Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni. Żadna z powyższych jednostek nie wskazała istnienia planowanych rozwiązań komunikacyjnych ani rezerw terenowych, które mogłyby uniemożliwić lub istotnie ograniczyć możliwość zabudowy przedmiotowej nieruchomości. Dodatkowo właściciel zwrócił się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku z prośbą o potwierdzenie planowanego przebiegu Drogi Czerwonej. W odpowiedzi GDDKiA poinformowała, że zgodnie z protokołem Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych z dnia 4 grudnia 2025 r. do dalszych prac projektowych dla Drogi Czerwonej został wybrany wariant W1D (przebieg wskazany na rys. 1 kolorem	

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			czerwonym). Informacja przekazana przez GDDKiA potwierdza, że do dalszego procedowania wskazano wariant nr 1, a nie wariant nr 2 będący przedmiotem niniejszej uwagi. 7. Wariant nr 1 został również uwzględniony jako rezerwa komunikacyjna w świeżo uchwalonym Planie Ogólnym Miasta Gdyni, przy czym jego przebieg nie koliduje z planowaną inwestycją właściciela ani nie ogranicza możliwości zagospodarowania nieruchomości. 8. Wprowadzenie do procedowanego dokumentu wariantu nr 2 pozostaje zatem niespójne z dotychczas prowadzonym procesem inwestycyjnym, przekazywanymi informacjami organów administracji oraz kierunkiem dalszych prac projektowych prowadzonych przez GDDKiA. 9. Utrzymanie wariantu nr 2 mogłoby prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia możliwości wykorzystania nieruchomości, obniżenia jej wartości oraz powstania szkody po stronie właściciela, który nabył nieruchomość w zaufaniu do informacji uzyskanych od	

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			właściwych organów administracji publicznej. 10. W związku z powyższym zasadnym jest nieuwzględnianie wariantu nr 2 w procedowanym dokumencie oraz pozostawienie przebiegu zgodnego z wariantem nr 1, który: • jest obecnie rekomendowany do dalszych prac projektowych przez GDDKiA, • jest obecnie uzgadniany przez RDOŚ, • został uwzględniony w Planie Ogólnym Miasta Gdyni, • umożliwia realizację planowanej inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami planistycznymi i wydanymi decyzjami administracyjnymi.	
5	Rozdział 4, str. 13 Inne cele priorytetowe realizowane przez budowę Drogi Czerwonej	Dodać punkt 4. „4. poprawi dostępność transportową północnej części Pomorza przez budowę Trasy Via Maris, która ma połączyć projektowaną Drogę Czerwoną i zachodnią część Portu Gdynia z Władysławowem oraz Półwyspem Helskim”.	Trasa Via Maris będzie stanowić istotny element strategicznego układu drogowego województwa pomorskiego, komplementarny wobec Drogi Czerwonej i wzmacniający dostępność transportową całego regionu. Trasa Via Maris ma docelowo połączyć projektowaną Drogę Czerwoną, odcinek od Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta do nowego Terminalu Pasażerskiego w Porcie Gdynia, z terenami portowymi znajdującymi się w zachodniej części Portu Gdynia, w tym z terenami tzw.	Uwaga nie została uwzględniona. Trasa Via Maris nie jest przedmiotem konsultowanego projektu dokumentu ani też nie jest obecnie ujęta w żadnych obowiązujących rządowych dokumentach programowych czy planistycznych.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			Doliny Logistycznej.	
6	Rozdział 5, str.16, wiersz 10 Zdanie: „Węzeł Dolina Logistyczna będzie zapewniał możliwość podłączenia planowanych przez JST inwestycji drogowych oraz Pomorskiej Kolei Metropolitarnej”	Uzupełnić zdanie: „Węzeł Dolina Logistyczna będzie zapewniał możliwość podłączenia planowanych kluczowych inwestycji takich jak Trasa Via Maris oraz planowanych przez JST inwestycji drogowych, a także rozwiązania Pomorskiej Kolei Metropolitarnej”.	Trasa Via Maris to kluczowe uzupełnienie Drogi Czerwonej. Stanowić będzie ważny element układu transportowego z Drogą Czerwoną. Dzięki temu powstanie spójny korytarz transportowy łączący Port Gdynia i sieć dróg krajowych z północną częścią Pomorza oraz Półwyspem Helskim	Uwaga nie może zostać uwzględniona. Trasa Via Maris nie jest przedmiotem konsultowanego projektu dokumentu ani też nie jest obecnie ujęta w żadnych obowiązujących rządowych dokumentach programowych czy planistycznych.
7	Rozdział 5, str.15 Rys.1 Planowana Droga Czerwona w Gdyni Odcinek 1: Gdynia Chylonia-węzeł Kwiatkowskiego o dł. ok. 5,3 km.	Rysunek przedstawia wszystkie warianty węzła „Dolina Logistyczna”	Wybrany i preferowany przez samorządy Powiatu Puckiego rozwiązaniem węzła „Dolina Logistyczna” jest węzeł typu „Y” zastosowany w wariantach W1B i W1C.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu nie określa zakresu rzeczowego inwestycji, jaką jest budowa tzw. Drogi Czerwonej ani tym bardziej, nie określa jej przebiegu. Ujęte w projekcie dokumentu rządowego informacje o dwóch możliwych wariantach odzwierciedlają ustalenia dotychczasowych prac przygotowawczych. Ministerstwo Infrastruktury potwierdza prawdziwość wskazanych w uzasadnieniu informacji dot. wyboru wariantu. Należy jednak wskazać, że dla żadnego z 3 planowanych odcinków realizacyjnych tzw. Drogi Czerwonej,

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
				nie został określony prawnie usankcjonowany, w ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przebieg trasy. Co prawda, w styczniu br. GDDKiA złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, w którym wskazała jako preferowany wariant W1D, jednakże to ostateczna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przesądzi o przebiegu drogi.
8	Rozdział 5., str.16 , wiersz 25 Dla odcinka 1: „przygotowywana jest dokumentacja umożliwiająca złożenie wniosku o wydanie DUŚ”.	Powinno być: „złożono wniosek o wydanie DUŚ dla tego odcinka”.	Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla 1 odcinka Drogi Czerwonej został złożony w styczniu br.	Uwaga zostanie uwzględniona.
9	Rozdział 3. Ramy prawne Programu i powiązania z dokumentami strategicznymi Status dróg krajowych stanowiących odcinki „ostatniej mili” spełniające wymogi sieci TEN-T	Uwaga/rekomendacja ogólna o charakterze strategicznym	W odniesieniu do rozdziału 3. Ramy prawne Programu i powiązania z dokumentami strategicznymi „Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”, należy podkreślić, iż drogi stanowiące część infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego od strony lądu powinny posiadać status dróg krajowych stanowiących własność Skarbu Państwa. Przepisy wdrożone nowelizacją ustawy	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			o portach i przystaniach morskich z dnia 19 lipca 2019 r. w zakresie, w jakim nakładają na państwo obowiązek zapewnienia dostępu do portów od strony lądu wykazują synergię z przepisami ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z art. 5. ust. 1. pkt 4) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów. Zgodnie Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2001 r. w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia, Gdynia posiada status morskiego przejścia granicznego.	całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów). W myśl ww. przepisu do dróg krajowych zalicza się drogi dojazdowe do <u>drogowego przejścia granicznego</u> . Droga zapewniająca dostęp do Portu w Gdyni nie jest drogą dojazdową do drogowego przejścia granicznego tylko morskiego przejścia granicznego jak wskazała wnioskująca, a zatem nie spełnia przesłanek zaliczenia do dróg krajowych z art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy o drogach publicznych. Należy wskazać, że przed 24.08.2022 r. ww. przepis zawierał sformułowanie drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych, co powodowało wątpliwości/problemy interpretacyjne. Wobec powyższego ustawą z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2022 r. poz. 1768) doprecyzowano definicję dróg krajowych poprzez wskazanie, że chodzi tu o „drogowe przejścia graniczne”.
10	Rozdział 5. Realizacja Programu Termin i realizacja brakujących	Uwaga/rekomendacja ogólna o charakterze strategicznym	Zgodnie zawartą w treści „Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”, realizacja całego przedsięwzięcia	Uwaga nieuwzględniona. Na tym etapie zakładane jest zakończenie budowy całej inwestycji

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
	odcinków infrastruktury liniowej sieci TEN-T.		przypadnie na lata 2026–2035. Jest to kluczowe wyzwanie wymagające dotrzymania harmonogramu realizacji kluczowych etapów inwestycji z uwagi na zobowiązania wobec polityki transportowej Unii Europejskiej w zakresie jednolitości i nieprzerwalności sieci TEN-T. Port Gdynia jako węzeł transportowy sieci bazowej TEN-T (element transeuropejskich korytarzy „Morze Adriatyckie – Morze Bałtyckie” oraz Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie), powinien do 2030 roku posiadać połączenie z drogą krajową spełniającą parametry sieci TEN-T, poprzez m.in. zapewnienie dopuszczalnego nacisku 11,5 ton na jedną oś. Bazując na wiedzy pochodzącej z ogólnodostępnych materiałów branżowych oraz pozyskanej w toku prac nad dokumentacją projektową, ZMPG proponuje zaznaczenie w treści programu w sposób indykatywny – terminów osiągnięcia poszczególnych najważniejszych kamieni milowych, co będzie stanowić wiążące ich odzwierciedlenie w strategicznym dokumencie rządowym. Zwłaszcza ważnym jest wskazanie przewidywanych	do 2035 r. W ocenie MI terminy realizacji zostały wskazane, a proces inwestycyjny cechuje się dużą dynamiką. Nie może program rządowy szczegółowo określać harmonogramu realizacji jednej inwestycji i stanowić ograniczenia, szczególnie w przypadku opóźnień niezależnych od MI. Warto zwrócić uwagę, że przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na sieci drogowej TEN-T, a kwestia połączeń portów z siecią TEN-T jest właściwie określona w przywołanym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024) tj. art. 25 ust. 3 pkt g. Przepis ten nie określa, że porty morskie muszą być połączone z siecią TEN-T infrastrukturą spełniającą wymogi dla drogowej sieci TEN-T, w tym sieci bazowej. Zgodnie z obowiązującym brzmieniem rozporządzenia, port w

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			lat realizacji poszczególnych odcinków Drogi Czerwonej, co będzie miało kluczowe znaczenie dla potencjalnych inwestorów w projekcie Portu Zewnętrznego.	Gdyni już posiada połączenie z siecią drogową (Trasa Kwiatkowskiego). Co do zasady wszystkie drogi publiczne są dopuszczone do ruchu o natężeniu 11,5 na oś.
11	Rozdział 5. Realizacja Programu Zakres przedsięwzięcia oraz wpływ na realizację projektów inwestycyjnych Portu Gdynia.	Uwaga/rekomendacja ogólna o charakterze strategicznym	Z perspektywy działalności operacyjnej, konkurencyjności rynkowej i perspektywy rozwojowej Portu Gdynia, kluczowym jest zakres inwestycyjny Programu, który obejmuje realizację trzech odcinków przyszłej drogi krajowej klasy GP od ul. Morskiej w Gdyni do Terminala Promowego w Porcie Gdynia o długości ok. 8,8 km (odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego, odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70, odcinek, 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy). Realizacja wszystkich trzech odcinków warunkuje powodzenie szeregu inwestycji planowanych i realizowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz pełnego wykorzystania ich potencjału operacyjnego (Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia; Dolina Logistyczna; Terminal Intermodalny na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia).	Inwestycja obejmuje realizację wszystkich trzech odcinków realizacyjnych, których budowa zostanie sfinansowana z Krajowego Funduszu Drogowego na podstawie konsultowanego dokumentu.
12	Rozdział 1. Wprowadzenie str. 4, Trzeci	Propozycja dodania treści	Pełny przebieg Drogi Czerwonej umożliwi	Uwaga zostanie uwzględniona

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
	akapit	dotyczącej Doliny Logistycznej jako przedsięwzięcia uwarunkowanego powstaniem Drogi Czerwonej. Propozycja zapisów w ostatniej kolumnie.	sukcesywne pozyskanie i zagospodarowanie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 260-hektarowego obszaru Doliny Logistycznej, włączonego do granic administracyjnych Portu Gdynia na mocy Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni. Celem strategicznym dla Portu Gdynia jest utworzenie obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych zapewniającego w przyszłości konkurencyjność Portu Gdynia oraz napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Zgodnie z założeniami, wieloletnia inwestycja przewiduje m.in. budowę infrastruktury logistycznej, w tym obiektów magazynowo-składowych, publicznego kolejowego terminala intermodalnego oraz budowę parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych obsługiwanych w Porcie Gdynia.	w następujący sposób o rozdz. 1, str. 4: <i>Nowe połączenie zapewni niezawodny i wygodny dostęp do portu dla wszystkich interesariuszy, co jest szczególnie istotne w kontekście stworzenia obszaru Doliny Logistycznej.</i>
13	Podrozdział 2.1 na str. 7, 3 akapity dot. Trasy Kwiatkowskiego	Należałoby wskazać konkretne zdanie, że „Dostęp tą trasą nie ma technicznej nośności 11,5 ton/oś jak na drogach krajowych, drogach	Brak wymaganej nośności technicznej (11,5 tony/oś) na dostępie drogowym do portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.	Uwaga nie została uwzględniona. Przepis art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889)

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
		wiodących do przejść granicznych, czyli zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych”.		wskazuje na możliwość zaliczenia do kategorii dróg krajowych dróg dojazdowych do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów). Droga zapewniająca dostęp do Portu w Gdyni nie jest drogą dojazdową do drogowego przejścia granicznego.
14	Rozdział 2. Diagnoza, 2.1 Infrastruktura drogowa str. 7, 2 akapit na stronie	Propozycja dodania treści dotyczącej pogarszającego się stanu technicznego i przepustowości Estakady Kwiatkowskiego. Propozycja zapisów w ostatniej kolumnie.	Drogi krajowe stanowiące połączenie drogowe Portu Gdynia z głębią kraju to droga ekspresowa S6 (w tym Obwodnica Trójmiasta), droga ekspresowa S7 oraz autostrada A1. Zarówno Obwodnica Trójmiasta jak i Południowa Obwodnica Gdańska należą do sieci bazowej TEN-T. Natomiast, bezpośrednią trasą, która łączy port w Gdyni z siecią dróg krajowych jest ulica Eugeniusza Kwiatkowskiego – droga powiatowa, której parametry techniczne na odcinku najbliższej portu nie spełniają wymagań sieci TEN-T. Estakada Kwiatkowskiego jest wąskim gardłem dostępu drogowego	Uwaga nie została uwzględniona. Obecne zapisy w sposób wystarczający informują o stanie technicznym Estakady Kwiatkowskiego.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			do Portu Gdynia, ze względu na wyeksploatowany stan techniczny wymagający regularnych prac konserwacyjnych (ostatnie utrudnienia w II kwartale 2026 roku), a także rejestrowaną obecnie kongestię w ruchu drogowym portu i jego otoczenia, w godzinach szczytu lub w czasie ograniczeń ruchu.	
15	Podrozdział 2.2 na str. 8, „Całkowita powierzchnia portu wynosi 2 996,3 ha, w tym 903,1 ha powierzchni lądowej. Port chroniony jest przez 2,5 km falochron. Długość nabrzeży eksploatacyjnych wynosi ponad 11 km.”	Dane do aktualizacji.	Całkowita powierzchnia portu wynosi 2 996,3 ha, w tym 903,8 ha, Nabrzeża oraz pirsy: 12,373 km (długość konstrukcyjna – nabrzeża nadające się do eksploatacji) [1]; [1] nie uwzględniono długości nabrzeży i pirsów w Basenie II oraz końcówki pirsów na terenie PGZ Stoczni Wojennej S.A.	Uwaga zostanie uwzględniona.
16	Podrozdział 2.2 na str. 8, „Według danych GUS4, obrót ładunków w Porcie Gdynia w roku 2024 wynosił 23 256,1 tys. ton, co stanowi 18,7% obrotu ładunków w polskich portach morskich. W 2024 r. w Porcie Gdynia przeładowano ponad 760 tys. TEU (tj. wzrost na poziomie ponad 11% r/r).”	Rekomenduje się aktualizację danych statystycznych o wartości z 2025 roku. Ponadto Pot Gdynia przeładował w 2024 r. ok. 975 tys. TEU.	W 2025 roku całkowity wolumen przeładunków wyniósł 25,7 mln ton na co złożył się rekordowy wynik w przeładunkach drobnicy skonteneryzowanej: 1 025 887 TEU.	Uwaga nie została uwzględniona. Dane w projekcie pochodzą z oficjalnych źródeł GUS. GUS nie opublikował danych za 2025 r.
17	Podrozdział 2.2 na str. 8, akapit 2	Dodać w 1 zdaniu po: „... terminal promowy, terminal ro-ro,	Bardzo istotny jest jedyny w polskich portach dedykowany „terminal ro-ro”,	Uwaga zostanie uwzględniona.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
	Opis terminali i działalności	terminale zbożowe, magazyny i place składowe..."	a także fakt kluczowej pozycji Portu Gdynia w przeładunkach zbożowych (ok. 55-60 % udziału polskich portów).	Zapisy zostaną uzupełnione.
18	Rozdział 3. Ramy prawne Programu i powiązania z dokumentami strategicznymi str. 9 Dokumenty strategiczne	Cele Programu są powiązane z dokumentem: Aktualizacja Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Perspektywa do 2030 r.	Cele Programu są powiązane z dokumentem: Aktualizacja Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Perspektywa do 2030 r. w zakresie Priorytetu 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej, Cel szczegółowy 3.3 - Efektywny dostęp drogowy. Gdynia posiada status węzła sieci bazowej TEN-T i portem sieci bazowej (core). Jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia-Karlskrona). Miejsce Portu Gdynia jest związane, między innymi, z rolą, jaką odgrywa w Korytarzu Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie oraz Korytarzu Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie, dwoma z 9 bazowych Transeuropejskich Korytarzy Transportowych. Uzyskanie sprawnego dostępu do Portu Gdynia jest kluczowe dla osiągnięcia celów rynkowych. W związku z tym konieczne jest zapewnienie alternatywnego połączenia drogowego spełniającego wszelkie	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu rządowego jest programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2025 r. poz. 198, z późn. zm.). Zgodnie z art. 15 ust. 4 pkt. 2 programy rozwoju to dokumenty realizujące cele zawarte w strategiach rozwoju określonych w art. 9 ww. ustawy. Zgodność celów projektu odnosi się do zgodności ze strategiami organów administracji publicznej (rządowej jak i samorządowej). <i>Plan Rozwoju Portu Gdynia do 2030 roku</i> został podjęty uchwałą Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy Portu Gdynia S.A. Warto zwrócić uwagę, że przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na sieci drogowej TEN-T, a kwestia połączeń portów z siecią TEN-T jest właściwie określona w przywołanym rozporządzeniu ws. sieci TEN-T

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
			normy sieci TEN-T, jakim jest planowana do wybudowania Droga Czerwona. Projektowana Droga Czerwona jest warunkiem koniecznym do zapewnienia realizacji kluczowych inwestycji i dalszego rozwoju portu.	2024/1679 tj. art. 25 ust. 3 pkt g. Przepis ten nie określa, że porty morskie muszą być połączone z siecią TEN-T infrastrukturą spełniającą wymogi dla drogowej sieci TEN-T, w tym sieci bazowej.
19	Cele i priorytety Programu str. 13 „1. jako inwestycja podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego umożliwi ona efektywny transport pojazdów i sprzętu wojskowego, poprawiając mobilność sił wojskowych i sprawność operacji wykonywanych przez Wojsko Polskie i wojska sojusznicze.”	Dopisać: Port Gdynia stanowi główną bazę morską NATO w Polsce, a jego terminale posiadają uprawnienia dla przeładunków sprzętu wojskowego. Punkt przeładunkowy o założonych parametrach przyczyni się do zwiększenia transgranicznej mobilności polskich sił zbrojnych oraz wojsk państw sojuszniczych.	Zaproponowany przez ZMPG S.A. dopisek doprecyzowuje jego status jako portu dysponującego infrastrukturą podwójnego zastosowania.	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Zapisy zostaną uzupełnione. Należy mieć na uwadze, że dokument został uzgodniony z MON, które nie zgłosiło uwag we wskazanym przedmiocie.
20	Rozdział 4 na str. 13, akapit 2 Opis do czego przyczyni się budowa Drogi Czerwonej	Po punkcie 1 o Porcie Zewnętrznym należy podkreślić inne ważne miejsce graniczne: 2. wzroście możliwości przeładunkowych Terminalu Promowego oraz Terminalu Ro-Ro, które wpisują się w przedłużenia korytarzy transportowych sieci TEN-T na akwenach morskich, pozwalając na sprawny transport towarów i	Te dwa terminale (Promowy i Ro-Ro) są kluczowymi i znaczącymi w przeładunkach jednostkami przyczyniającymi się do pozycji konkurencyjnej portu gdyńskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Na terminalach tych operują dwaj najwięksi armatorzy Europy Północnej w żegludze promowej i ro-ro.	Uwaga zostanie uwzględniona częściowo. Zapisy zostaną uzupełnione w punkcie 1.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
		pasażerów na kierunku do Szwecji, Finlandii i państw bałtyckich;		
21	Rozdział 5. Realizacja Programu str. 15 Rys. 1 planowana Droga Czerwona w Gdyni	Rysunek nr 1 przedstawia przebieg planowanej Drogi Czerwonej w dwóch wariantach.	Dla odcinka 1 wariant został już wybrany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, w związku z czym zasadna jest aktualizacja rysunku w zakresie odcinka 1 Drogi Czerwonej. Pozostałe odcinki: odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km, ▪ odcinek 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km. Powinny zostać.	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Projekt konsultowanego dokumentu nie określa zakresu rzeczowego inwestycji, jaką jest budowa tzw. Drogi Czerwonej ani tym bardziej, nie określa jej przebiegu. Ujęte w projekcie dokumentu rządowego informacje o dwóch możliwych wariantach odzwierciedlają ustalenia dotychczasowych prac przygotowawczych. Ministerstwo Infrastruktury potwierdza prawdziwość wskazanych w uzasadnieniu informacji dot. wyboru wariantu. Należy jednak wskazać, że dla żadnego z 3 planowanych odcinków realizacyjnych tzw. Drogi Czerwonej, nie został określony prawnie usankcjonowany, w ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przebieg trasy. Co prawda, w styczniu 2026 r GDDKiA złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, w którym wskazała jako preferowany wariant W1D, jednakże to ostateczna decyzja

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
				administracyjna przesądzi o przebiegu drogi.
22	Rozdział 5. Realizacja Programu str. 16 „Inwestycja znajduje się obecnie na etapie prac przygotowawczych. Dla odcinka 1 wykonywana jest Koncepcja programowa z wariantowaniem trasy oraz przygotowywana jest dokumentacja umożliwiaющая złożenie wniosku o wydanie DŚU dla tego odcinka.”	Zapis do aktualizacji.	Studium komunikacyjne dla Odcinka 2 i 3 zostało wykonane w 2024 r. Koncepcja programowa Odcinka I została wykonana w 2025 r. Wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony w styczniu 2026 roku.	Uwaga zostanie uwzględniona.
23	Rozdział 5. Realizacja Programu str. 17 „GDDKiA przeprowadziła postępowanie przetargowe na wykonanie dokumentacji drogi – Koncepcji programowej i Studium komunikacyjnego, dokonała wyboru wykonawcy dokumentacji, odebrała Studium komunikacyjne i nadzoruje prace związane z opracowaniem Koncepcji programowej. GDDKiA będzie odpowiedzialna za prowadzenie dalszych prac przygotowawczych dla odcinka 2 i 3 oraz budowę wszystkich trzech odcinków.”	Zapis do aktualizacji.	Koncepcja programowa dla odcinka 1 została opracowana na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.	Uwaga zostanie uwzględniona.
24	Uwaga o charakterze redakcyjnym do uzasadnienia projektu Uchwały Rady	Proponowany zapis: „Potrzeba przyjęcia przedmiotowego		Uwaga nie zostanie uwzględniona.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
	Ministrów w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” Obecny zapis: „Potrzeba przyjęcia przedmiotowego Programu wynika z konieczności budowy nowego, wysokoprzepustowego, drogowego połączenia Portu Gdynia z krajową i europejską siecią transportową, odpowiadającego na zmieniającą się rolę Portu Gdynia w polityce gospodarczej kraju oraz rolę w nowym modelu bezpieczeństwa Polski.”	Programu wynika z konieczności budowy nowego, wysokoprzepustowego, drogowego połączenia Portu Gdynia i jego terminali, w tym terminalu promowego będącego przejściem granicznym z krajową i europejską siecią transportową, odpowiadającego na zmieniającą się rolę Portu Gdynia w polityce gospodarczej kraju oraz rolę w nowym modelu bezpieczeństwa Polski. Nowe połączenie drogowe będzie stanowiło pierwsze powiązanie Portu Gdynia jako węzła transportowego sieci bazowej TEN-T z układem dróg krajowych (z nadaniem stosownej numeracji), zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr		Proponowany zapis może zostać odczytany jako niezgodny z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679. Nadanie numeracji drogi wynika ze stosownych przepisów krajowych, tj. ustawy o drogach publicznych i nie ma nic wspólnego z parametrami drogi czy też spełnieniem, bądź nie wymogów dla sieci TEN-T. Samo połączenie portu morskiego jako elementu punktowego sieci TEN-T z siecią drogową TEN-T określoną rozporządzeniem 2024/1679 nie musi samo w sobie spełniać wymogów dla sieci bazowej (zgodnie z Rozporządzeniem parametry te nie są określone). Proponowany zapis wskazuje na budowę nowego, potrzebnego dla Gdyni połączenia drogowego – natomiast jego budowa związana z rozbudową portu Gdynia. Nowe połączenie drogowe będzie stanowiło pierwsze powiązanie Portu Gdynia jako węzła transportowego sieci bazowej TEN-T z układem dróg krajowych.

Lp.	Zapis w Projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek, treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Stanowisko MI
		1315/2013."		
25	Uwaga o charakterze redakcyjnym do uzasadnienia projektu Uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu pod nazwą „Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” Obecny zapis: „Na terenie Portu Gdynia zlokalizowane są różne jednostki infrastruktury, obiekty przemysłowe, usługowe i turystyczne, do których należą m.in. terminale kontenerowe, terminal promowy, terminal intermodalny, place składowe, publiczne Nabrzeże Pomorskie, Dworzec Morski i Muzeum Emigracji. Znajduje się tam również Port Wojenny Gdynia, który stanowi bazę logistyczną Marynarki Wojennej.”	Proponowany zapis: „Na terenie Portu Gdynia zlokalizowane są różne jednostki infrastruktury, obiekty przemysłowe, usługowe i turystyczne, do których należą m.in. terminale kontenerowe, terminal promowy oraz terminal ro-ro, cztery terminale intermodalne, place składowe, publiczne Nabrzeże Pomorskie, Dworzec Morski i Muzeum Emigracji. Znajduje się tam również Port Wojenny Gdynia, który stanowi bazę logistyczną Marynarki Wojennej.”		Uwaga zostanie uwzględniona.