



ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu (RPS T)

– projekt do konsultacji społecznych



Data: 28.03.2013

Akceptacja: Zarząd Województwa Pomorskiego (Uchwała Nr 328/234/13)

Konsultacje: trwają od 8 kwietnia do 7 czerwca 2013 r.

Odpowiedzialny: Departament Infrastruktury UMWP

Kontakt: rps-transport@pomorskie.eu www.strategia2020.pomorskie.eu

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	2
I. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA	3
II. NAJWAŻNIEJSZE WYZWANIA W PERSPEKTYWIE 2020 R.	14
III. CEL GŁÓWNY	15
IV. CELE SZCZEGÓŁOWE, PRIORYTETY, DZIAŁANIA	17
V. SYSTEM REALIZACJI	38
VI. RAMY FINANSOWE	47
VII. SYSTEM MONITOROWANIA I OCENY REALIZACJI	50

WPROWADZENIE

W dniu 24 września 2012 r. Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 458/XXII/12 zaakceptował *Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*. W dokumencie tym wyznaczono Cel operacyjny 3.1. **Sprawny system transportowy** i określono oczekiwane efekty realizacji Strategii takie jak:

- Rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom „Park & Ride” oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta,
- Nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem,
- Rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi a ośrodkami gminnymi,
- Węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu,
- Mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Zarząd Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 1272/190/12 z dnia 30 października 2012 r akceptując *Plan zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* ustalił zasady opracowywania Regionalnych Programów Strategicznych - sześciu dokumentów wykonawczych ww. Strategii.

Regionalny Program Strategiczny Transport jest jednym z sześciu narzędzi realizacji *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* co obrazuje poniższy schemat.

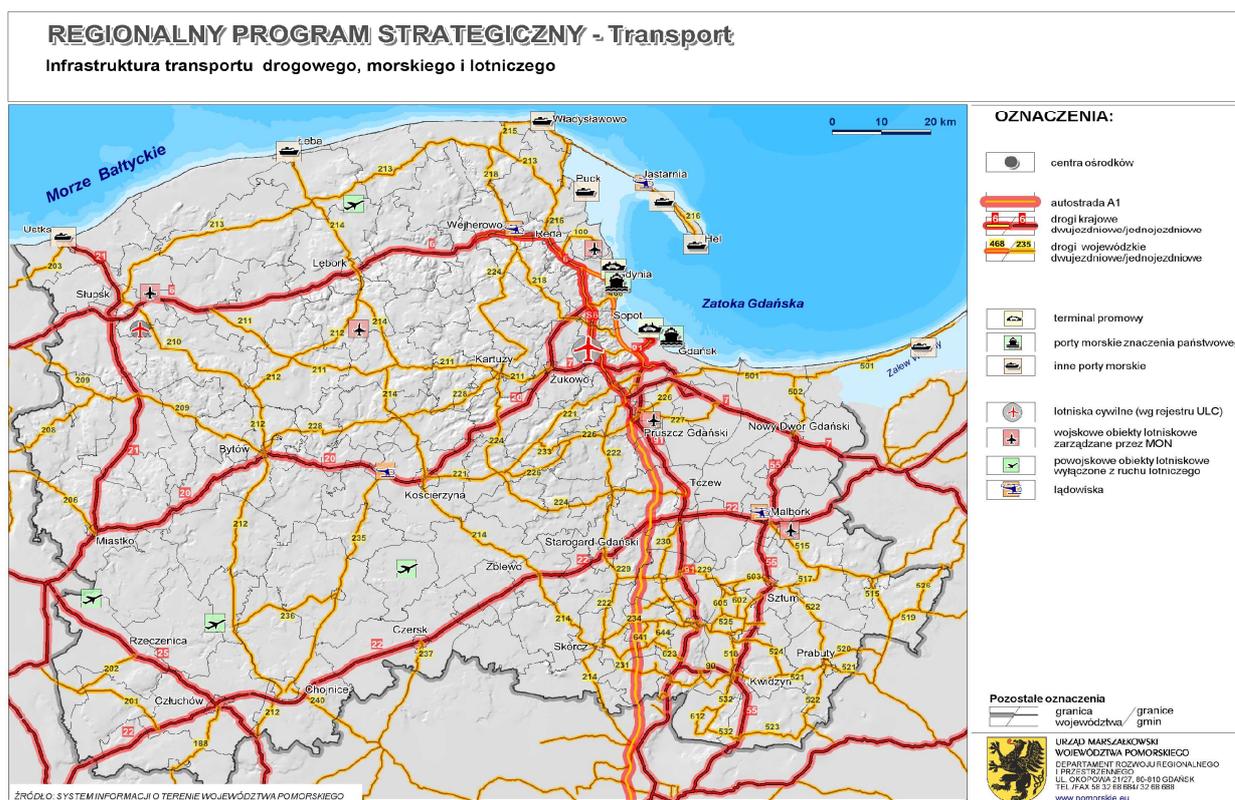


I. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA

A. Spójność i dostępność transportowa

1. Podstawowa infrastruktura transportowa województwa, decydująca o jego dostępności zewnętrznej tworzy układy pasmowe wschód-zachód i północ-południe z węzłami transportowymi w portach morskich (Rys.1). Gęstość sieci drogowej i kolejowej w województwie odpowiada strukturze osadniczej województwa, natomiast parametry techniczne i funkcjonalne tych sieci nie odpowiadają rosnącym potrzebom transportowym.
2. Niewystarczająca, zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa województwa pomorskiego jest zasadniczym problemem ograniczającym możliwości jego rozwoju. Przelamaniu tej bariery nie sprzyjają znaczne dysproporcje w rozwoju różnych gałęzi transportu, a także słabo rozwinięty system transportu zbiorowego, cechujący się niedostatecznym stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niską jakością oferowanych usług oraz niedopasowaniem oferty do potrzeb związanych z dostępem do usług publicznych i rynku pracy. Z kolei niski poziom dostępności zewnętrznej utrudnia możliwości rozwoju i umacniania pozycji regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym, a także innych kreujących dużą wartość dodaną. Szczególnie narażone na negatywne skutki słabej efektywności systemu transportowego są obszary zachodniej i południowo-zachodniej części województwa (poniżej 40 km/100 km² sieć utwardzonych dróg powiatowych i gminnych w powiatach: chojnickim (32,4), bytowskim (33,6), człuchowskim (40,3), kościerskim (38,0), słupskim (36,6)).
3. Rozwój funkcji gospodarczych, w tym morskich i metropolitalnych województwa oraz proces urbanizacji tworzą stały popyt na rozbudowę i unowocześnienie infrastruktury transportowej województwa, który jak dotąd nie był w sposób dostateczny zaspokajany, co powoduje pojawianie się kolejnych ograniczeń dalszego rozwoju. Wzrost pomorskiego PKB (wynoszący w latach 2000 – 2012 średnio rocznie 3,7% podczas gdy średni krajowy wzrost wynosił 3,8%) odbywa się przy słabszym wykorzystaniu czynnika infrastrukturalnego, bowiem w 2012 r. każdy miliard zł PKB był osiąganym w oparciu o dostęp do 148 km dróg utwardzonych, podczas gdy w kraju odbywało się to przy dostępie średnio do 191 km dróg utwardzonych.
4. Zły stan techniczny sieci dróg w województwie oraz infrastruktury kolejowej, wywołuje szereg negatywnych skutków dla społeczeństwa i gospodarki województwa, w tym: ograniczenie dostępności transportowej do metropolii, miast powiatowych oraz obszarów turystycznych, zagrożenie bezpieczeństwa i pogorszenie stanu środowiska zwłaszcza w miastach.

Rys. 1 Rozmieszczenie infrastruktury transportu drogowego, morskiego i lotniczego



B. Podsystem transportu drogowego

- Podsystem transportu drogowego to najważniejszy podsystem transportu pomorskiego, bowiem w przewozach ładunków innych niż portowe transport drogowy zaspokaja aż 95% popytu na lądową pracę przewozową (w tkm). W obsłudze lądowej ładunków portowych transport drogowy uczestniczy w znacznie mniejszym stopniu - w około 35% (po 1/3 tej obsługi zapewnia kolej i transport rurociągowy), ale w latach 2000-2012 udział transportu drogowego stale intensywnie wzrastał (z poziomu około 24% w 2000 r.).
- W ostatnich latach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła szereg ważnych przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach krajowych przechodzących przez województwo pomorskie (przebudowa odcinków dróg krajowych nr 7, 20, 22, 91, budowa obwodnic Chojnic i Słupska, mostu przez Wisłę w Kwidzynie, Południowej Obwodnicy Gdańska). Spółka GTC ukończyła budowę odcinka autostrady A1 (Gdańsk – Toruń), która w zdecydowanym stopniu przyczyniła się do poprawy dostępności zewnętrznej województwa, ale także wewnętrznej dla mieszkańców południowej części regionu. Zrealizowano szereg inwestycji drogowych w ciągu dróg wojewódzkich. Celem tych robót było głównie: likwidacja wąskich gardeł, dostosowanie stanu technicznego dróg do zwiększonego natężenia ruchu samochodowego i wymagań bezpieczeństwa ruchu. Jednakże wieloletnie opóźnienia w rozwoju podsystemu drogowego i wysoki poziom degradacji jego infrastruktury spowodowały, że prace te nie przyczyniły się, w sposób zadowalający, do poprawy dostępności zewnętrznej od strony zachodniej i wschodniej, ale także jego spójności.

7. Specyficzny układ przestrzenny wyrażający się położeniem stolicy województwa nie w jego geometrycznym centrum a na jego obrzeżach sprawia, że mimo dobrze rozwiniętej sieci dróg obserwowane są znaczne odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami a Trójmiastem. Czas dojazdu samochodem osobowym z Koczaly i Kępic do Gdańska przekracza 140 min. W skali Polski są to jedne z większych obserwowanych odległości do większego miasta. Najbardziej odległym od stolicy województwa miastem powiatowym jest Słupsk (115 min.), co należy uznać za sytuację mało korzystną, szczególnie, że Słupsk jest największym ośrodkiem miejskim poza aglomeracją Trójmiejską. Najszybciej poprawę dostępności Trójmiasta z peryferyjnych obszarów zachodniej i wschodniej części województwa powinna poprawić budowa tras ekspresowych S6 i S7 i dalsza przebudowa dróg krajowych 20 i 22 z budową obwodnic miast.
8. Pomimo znaczących inwestycji duża część sieci drogowej województwa pomorskiego w dalszym ciągu znajduje się w niezadowalającym lub złym stanie technicznym. Około 17% dróg krajowych i 52% dróg wojewódzkich kwalifikuje się do pilnego remontu, względnie poprawy stanu technicznego. Mając na uwadze obecne oraz prognozowane w najbliższych latach możliwości finansowe województwa w zakresie realizacji przebudowy bądź remontów dróg wojewódzkich, realnym jest zagrożenie, iż obecny udział procentowy dróg wojewódzkich o stanie technicznym złym (52%) będzie ulegał zwiększeniu.
9. Zauważalnym problemem jest występowanie rozbieżności pomiędzy, określoną w postaci przypisanej kategorii, funkcją niektórych dróg publicznych a ich parametrami technicznymi. Przykładem jest duża gęstość dróg wojewódzkich na Powiślu i ich lokalne znaczenie, a jednocześnie ponadregionalne znaczenie kilku dróg wojewódzkich w środkowej części regionu. Ten problem wymaga pilnego rozwiązania, tak aby uporządkować niedostosowany do obecnych potrzeb stan techniczno – funkcjonalny sieci drogowej województwa.
10. W Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (OMT) występuje przeciążenie układu drogowego, zwłaszcza na trasie średnicowej i trasach dojazdowych do Obwodnicy Trójmiasta, pomimo zrealizowanych inwestycji podnoszących sprawność wewnętrznego układu OMT, np. Trasa Słowackiego, Trasa Sucharskiego, dokończenie trasy W-Z, przebudowa węzła Karczemki, budowa Obwodnicy Południowej Trójmiasta. Z opracowanego „Raportu o korkach w 7 największych miastach Polski. Rok 2011” firmy Deloitte i Targeo.pl wynika, iż w Gdańsku zidentyfikowano 8 wąskich gardeł, które w znaczny sposób obniżają sprawność wewnętrznego systemu połączeń drogowych. Okres zakorkowania odcinków drogowych w strefie oddziaływania wąskiego gardła zawiera się w przedziale od 0:38 do 3:51 (h:min). O przeciążeniu układu drogowego świadczy czas przejazdu trasy o długości 10 km, który poza godzinami szczytu zawiera się średnio pomiędzy 15-20 min., natomiast w godzinach szczytu porannego i popołudniowego wynosi 25-30 min. Łączny miesięczny czas spędzony w korkach w szczycie porannym i popołudniowym przy przejechaniu trasy o długości 10 km wynosi 6:14 (h:min). W przypadku obliczania kosztów (czas + paliwo) jakie ponoszą kierowcy spędzający czas w korkach z przytoczonego powyżej opracowania wynika, że roczny koszt korków przypadający na jednego kierowcę w roku 2011 wyniósł 2.488 zł i jest wyższy o 132 zł niż w roku 2010.

11. Wielofunkcyjność dróg miejskich, poprzez brak separacji rodzajów ruchu i liberalne dopuszczanie do tranzytowego przejazdu miejskiego pojazdów ciężkich, obniża ich sprawność. Zdolność przepustowa tych tras w godzinach szczytu jest w wielu miejscach przekroczona, natomiast na Obwodnicy Trójmiasta poziom swobody ruchu wymagany na drogach ekspresowych osiągany jest poza godzinami szczytu.
12. Wzrost zatłoczenia dróg i istnienie odcinków o bardzo małych prędkościach ruchu pojazdów powodują stale rosnące niekorzystne oddziaływanie na środowisko oraz wzrost uciążliwości transportu dla mieszkańców z powodu hałasu, wibracji i zanieczyszczenia powietrza. Oznacza to, że obecny system transportu województwa pomorskiego nie spełnia warunków zrównoważonego rozwoju.
13. Pozytywnym zjawiskiem jest obserwowana tendencja zmniejszania się w województwie pomorskim liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Jednakże w dalszym ciągu liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców (wynosząca 10 ofiar śmiertelnych i 166,5 rannych) jak i roczna liczba ofiar wypadków (3,7 tys. osób, w tym 222 zabitych w roku 2011) są wysokie.

C. Podsystem transportu kolejowego

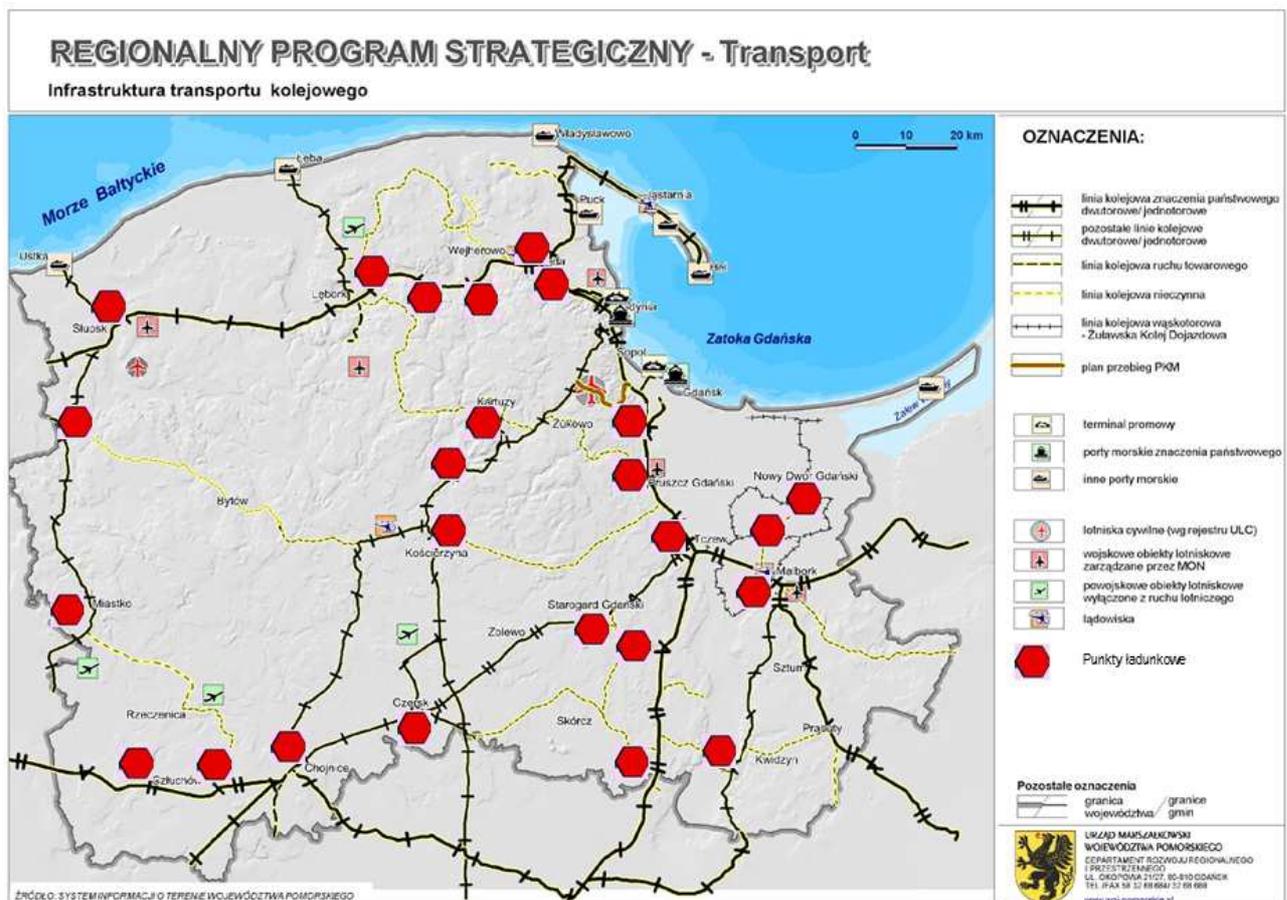
14. W województwie pomorskim długość eksploatowanych linii kolejowych (wg GUS) w końcu 2011 roku wynosiła 1238 kilometrów (Rys.2), w tym: zelektryfikowanych 455 km, linii dwu- i więcej torowych 369 km (30,5% całej sieci, przy średnim wskaźniku krajowym 43,1%). Około 11% eksploatowanych linii (140 km) można zakwalifikować jako te w stanie dobrym i bardzo dobrym. Po zrealizowaniu planowanych inwestycji kolejowych (PKM, E-65, kościerski i helski korytarz kolejowy) w 2015 roku wskaźnik ten wzrośnie do około 37% (460 km). Gęstość infrastruktury kolejowej, w latach 2000 – 2012, zmalała z 8,1 do 6,7 km/100 km² (średnia krajowa zmalała z 6,9 do 6,6 km/100 km²).
15. Regularne (całoroczne) pasażerskie połączenia kolejowe spośród 42 pomorskich miast, posiada jedynie 31 z nich, a nie mają ich takie ośrodki jak: Bytów (16,7 tys. mieszkańców), Kartuszy (14,9 tys. Mieszkańców), Nowy Dwór Gdański, Gniew, Skarszewy, Dzierżgoń, Debrzno, Łeba, Nowy Staw, Skórcz i Krynica Morska.
16. Stan infrastruktury kolejowej zwłaszcza tej służącej transportowi towarów w województwie pomorskim ulega stopniowemu pogorszeniu. Najistotniejszym problemem jest brak wieloletniej (do 2030 roku) polityki Państwa odnośnie utrzymania infrastruktury i ustalania cen za jej dostęp. Organizatorzy kolejowego publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnicy towarowi z roku na rok zaskakiwani są nieprzewidywalnymi decyzjami odnośnie wzrostu poziomu stawek za dostęp do infrastruktury. W efekcie redukuje się układ połączeń pasażerskich, a transport towarów przerzucany jest na drogi kołowe. W rezultacie cała środkowo-zachodnia i zachodnia część województwa pozbawiona jest dostępności do transportu kolejowego. Trwająca modernizacja linii kolejowej E65 (Warszawa - Gdynia) powoduje przejściowe ograniczenia możliwości przewozów towarowych i pasażerskich w relacjach OMT z centrum i południem kraju (do zakończenia modernizacji).
17. Zauważana jest ograniczona przepustowość linii kolejowych leżących na terenie aglomeracji Trójmiasta. Na północy – odcinek linii kolejowej nr 202 (Rumia - Wejherowo - Lębork), na

południu – odcinek linii kolejowej nr 9 (Gdańsk Główny – Pruszcz Gdański) z uwagi na istniejące tylko dwa tory po których poruszają się pociągi pasażerskie (międzywojewódzkie, regionalne, aglomeracyjne), a także towarowe. Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji. Do istotnych wyzwań inwestycyjnych w tym zakresie należą przebudowa linii kolejowej nr 226 (Pruszcz Gdański - Port Gdański) wraz z mostem przez Martwą Wisłę oraz utworzenie terminala intermodalnego na zapleczu aglomeracji (Zajączkowo Tczewskie).

18. Duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych (wg. PKP PLK SA na Pomorzu istnieje około 1000 przejazdów, w tym około 160 kategorii A - strzeżonych), stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Największa liczba punktów kolizyjnych występuje na odcinku linii kolejowej nr 207 (Grudziądz – Kwidzyn – Malbork) oraz na linii kolejowej nr 213 (Reda – Hel).

19. Niezadowalający jest stan infrastruktury towarzyszącej (dworce, stacje, przystanki osobowe, przejazdy kolejowe) pomimo zrealizowanych w tym zakresie inwestycji takich jak: dworce Gdynia Główna, Tczew i Malbork. Według danych PKP PLK SA na pomorskiej sieci kolejowej w 2012 r. było zaledwie 25 punktów ładunkowych (nie licząc portów morskich) - (Rys.2). Zauważalna jest także chęć niektórych samorządów do przejmowania infrastruktury dworcowej, w tym jej przystosowanie do stworzenia węzłów integracyjnych.

Rys. 2 Liniowa i punktowa infrastruktura kolejowa województwa pomorskiego



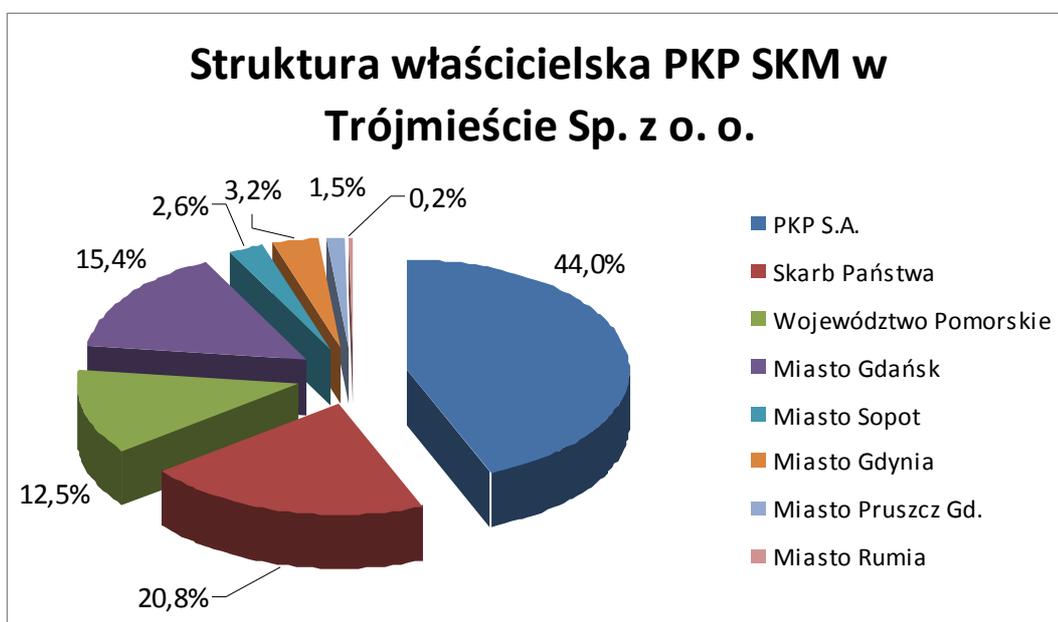
D. Podsystem publicznego transportu zbiorowego

20. W województwie pomorskim występuje dalece niewystarczająca integracja podsystemów systemu transportu zbiorowego jak i indywidualnego, zarówno w skali regionalnej, metropolitalnej jak i lokalnej. Integrację tę należy rozumieć kompleksowo, tzn. jako zbiór rozwiązań technicznych (infrastrukturalnych i taborowych), organizacyjnych, taryfowych, biletowych i informacyjnych. Dla pomorskiej społeczności najtrudniejszy do zaakceptowania jest brak tej integracji w sferze transportu miejskiego.
21. Większość miast i gmin posiadających dobre powiązania transportem zbiorowym koncentrowała się w północno-wschodniej części województwa. Głównymi czynnikami tego zgrupowania jest bliskość aglomeracji Trójmiasta oraz dostęp do magistralnych tras kolejowych (wraz z SKM). W zachodniej części województwa dobrymi powiązaniem wyróżnia się Słupsk, częściowo Chojnice. Zdecydowanym obszarem problemowym pod względem powiązań transportem zbiorowym jest środkowa i zachodnia część województwa, gdzie istnieje grupa miast i wielu gmin o bardzo słabych powiązaniach, w tym trzy miasta powiatowe (Bytów, Kartuzy i Kościerzyna).
22. Użytkownicy transportu nie mają zapewnionej możliwości dokonania racjonalnego wyboru trasy przejazdu i środka transportu. Z wyjątkiem zmodernizowanego Węzła Komunikacyjnego Tczew oraz pętli tramwajowo - autobusowej „Łostowice - Świętokrzyska” w Gdańsku, które można zakwalifikować jako węzły „Park & Ride” / „Bike & Ride”, brakuje w województwie pomorskim innych takich węzłów, które winny stanowić podstawę nowoczesnego systemu transportowego.
23. Do korzystnych cech publicznego transportu miejskiego w województwie pomorskim należą:
 - 1) wysoka zdolność przewozowa,
 - 2) zróżnicowane usługi,
 - 3) wzrastający udział proekologicznych środków transportu w przewozach (rozbudowa trakcji tramwajowej w Gdańsku, trolejbusowej w Gdyni i przyległych terenach obsługiwanych przez transport publiczny miast, a także próby zastosowania proekologicznego paliwa w autobusach),
 - 4) zwiększenie udziału transportu rowerowego (jako formy transportu publicznego) w ogólnej liczbie odbywanych podróży poprzez: rozwój infrastruktury rowerowej (ścieżki i infrastruktura towarzysząca) i rozwiązaniom systemowym dotyczącym organizacji ruchu drogowego sprzyjającym poruszaniu się rowerem,
 - 5) jedyny w Polsce system szybkiej kolei miejskiej spajający aglomerację – wydzielona infrastruktura – linia nr 250 Gdańsk – Rumia.
24. Obserwuje się jednak stały spadek udziału publicznego transportu zbiorowego miejskiego w ogólnej liczbie podróży. W latach 2000-2012 udział przejazdów autobusami miejskimi, tramwajami, trolejbusami i SKM w całkowitej pracy przewozowej osób w miastach województwa pomorskiego obniżył się z 42,7% do 28,6%, a w aglomeracji Trójmiasta udział ten obniżył się z 54,8% do 39,6%, nastąpił spadek miejskiej pracy przewozowej z około 59

do około 57 mln wozo-km rocznie i spadek wielkości przewozów pasażerów z około 355 do 283 mln osób rocznie.

25. Zmniejsza się konkurencyjność oferty usługowej tego transportu w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego. Wynika to między innymi: z braku uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym, zwłaszcza w obszarach centralnych, słabej integracji, niedostosowania oferty przewozowej do postępującej urbanizacji obszarów peryferyjnych OMT – szczególnie jest to widoczne w południowych i zachodnich dzielnicach.
26. Brak spójnej, długookresowej polityki województwa w zakresie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, zdecydowania w zakresie określenia roli PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. w województwie pomorskim, długookresowego planowania finansowania kolejowych przewozów pasażerskich, co skutkuje doraźnymi decyzjami wpływającymi na układ połączeń kolejowych na terenie województwa.
27. Niekorzystna struktura własnościowa PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. – nadal w ponad 50% właścicielami Spółki są PKP S.A. i Skarb Państwa. Operator i zarządca linii kolejowej działający na szczeblu regionalnym nie powinien być zależny od decyzji ww. organów szczebla centralnego, które mogą być sprzeczne z działaniami organów, podmiotów (np. samorządów lokalnych) na szczeblu regionalnym. Struktura właścicielska PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. wygląda następująco (Rys. 3). Aktualnie Województwo Pomorskie posiada także 7,1% udziałów w Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Rys. 3 Struktura właścicielska PKM SKM w Trójmieście Sp. z o.o.



28. Kolejowe przewozy wojewódzkie wykonywane są przy użyciu przestarzałego taboru o napędzie elektrycznym. Problemem istotnym, przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa podróży jest stan taboru służącego drogowemu transportowi zbiorowemu.

E. Podsystemy transportu wodnego

29. W województwie pomorskim zlokalizowane są dwa duże nowoczesne morskie porty handlowe w Gdańsku i Gdyni¹, przeladowujące rocznie ok. 41 mln ton towarów, oraz obsługujące ok. 600 tys. pasażerów. Porty te zaliczane są do głównych portów na bałtyckim rynku transportowym i zajmują drugie miejsce (po St. Petersburgu) na Bałtyku w ilości przeladowywanych kontenerów. Port Północny w Gdańsku posiada możliwość obsługi największych na Bałtyku masowców, zbiornikowców i kontenerowców (wraz z zawinięciami oceanicznych statków Mearsk Line zaczął pełnić funkcję dystrybucyjną). Port w Gdyni dysponuje dwoma nowoczesnymi, dużymi w pełni z informatyzowanymi terminalami kontenerowymi, o wysokich potencjałach obsługi statków i kontenerów w systemie przeladunków pionowych i poziomych. Obecnie, realizowane i planowane są inwestycje w rozbudowę infrastruktury portowej oraz budowę i rozbudowę nowych terminali przeladunkowych. Inwestycje te są kluczowe, aby utrzymać pozycję rynkową i zwiększać przewagę konkurencyjną. (pogłębianie torów podejściowych, nabrzeża, obrotnice). Pomimo światowego kryzysu gospodarczego, pozytywnie kształtują się prognozy przeladunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Tegoroczne obroty kontenerowe trójmiejskich terminali powinny oscylować na poziomie 1,9 mln TEU, a za dwa lata ponad 2 mln TEU. W 2020 r. ma to być już 3,5 mln TEU, a 5 lat później prawie 5 mln TEU, co oznacza, iż od 2012 r. do 2025 r. ich wielkość ulegnie potrojeniu.
30. Poprawiła się dostępność portów od strony morza i lądu (w bliskim ich sąsiedztwie), chociaż nadal jest to główny czynnik ograniczający dalszy wzrost przeladunków. Zdecydowanym problemem jest niska dostępność portów transportem kolejowym i braku udziału wodnego transportu śródlądowego w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. Należy jednocześnie zaznaczyć iż, wraz z rozbudową infrastruktury transportowej (głównie drogowej) poprawia się też dostępność portów do ich gospodarczego zaplecza (głównie południowa i centralna Polska), chociaż oczywiście jest to stan daleki od pożądanego. Wśród problemów morskich portów wymienić należy wciąż słaby stan infrastruktury kolejowej i zapewnienie odpowiedniej przepustowości dla przewozu ładunków masowych i skonteneryzowanych, co jest kluczowe dla dalszego ich rozwoju (transport kolejowy zapewnia jedynie około 30 – 35% przewozów lądowych na zapleczu portów w Gdańsku i Gdyni, podobny udział ma transport rurociągowy). Dodatkowo wewnętrzny port w Gdańsku posiada zdekapitalizowaną i zniszczoną infrastrukturę (nabrzeża, baseny, urządzenia przeladunkowe, zaplecze logistyczne, itp.). Rozwiązaniem dla problemu obsługi portów transportem kolejowym, może być wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej do utworzenia tzw. suchych portów (np. Zajączkowo Tczewskie).

¹ Na pomorskim wybrzeżu funkcjonuje również 39 małych portów i przystani morskich. Funkcje małych portów ograniczają się głównie do działalności turystycznej i rybackiej, przy marginalnym znaczeniu funkcji przeladunkowej. Posiadają one duży potencjał infrastrukturalny w odniesieniu do infrastruktury portowej (długość nabrzeży, tereny portowe), ale borykają się z utrudnieniami w dostępie do portów od strony wody – przepływanie torów podejściowych i wysokie nakłady na utrzymanie dobrych warunków nawigacyjnych (tory podejściowe, kanały i baseny portowe) i od strony lądu – dostępność drogowa i kolejowa.

31. Obecnie żegluga przybrzeżnej i śródlądowej nie można zaliczyć do systemu publicznego transportu zbiorowego. Jednak zajmuje ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych, przede wszystkim pomiędzy miastami aglomeracji trójmiejskiej a Półwyspem Helskim i w obszarze Zalewu Wiślanego. Uruchomienie z inicjatywy samorządów miast aglomeracji Trójmiasta tanich przewozów do portów Półwyspu Helskiego, w celu odciążenia dróg prowadzących na ten Półwysep spotkało się z bardzo dużym zainteresowaniem turystów i mieszkańców, jednocześnie ograniczając negatywne oddziaływanie ruchu samochodowego na Półwysep Helski. Podobną funkcję pełni Gdański Tramwaj Wodny w obszarze miasta Gdańska.
32. Transport wodny śródlądowy w województwie pomorskim nie posiada istotnego znaczenia w obsłudze przewozów towarowych w regionie pomimo istnienia dróg wodnych prowadzących do Zalewu Wiślanego, dolnej Wisły, międzynarodowych dróg wodnych E70 i E40 oraz portów śródlądowych. Przyczynia się do tego: niespełnienie wymogów eksploatacyjnych zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych oraz dla sieci TEN-T w zakresie sieci wodnej śródlądowej i portów śródlądowych, brak infrastruktury towarzyszącej, brak odpowiedniego nowoczesnego taboru, niewielki popyt na ładunki ciężące do dróg wodnych śródlądowych, jak i brak wyraźnego priorytetu dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego w rządowej strategii rozwoju transportu do 2020 r. Nie mniej jednak zauważany jest rozwój funkcji transportowej Wisły (Gdańsk – Warszawa) oraz otwarcia perspektywy w przewozach śródlądowych i morskich w relacji porty Trójmiejskie i Elbląg z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

F. Podsystem transportu lotniczego

33. W obrębie aglomeracji Trójmiasta funkcjonuje podstawowe lotnisko komunikacyjne tj. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy² (2 906 000 pasażerów w 2012 r.) o parametrach pasa startowego (długość i szerokość w metrach oraz liczba startów na godzinę) 2800 x 45 / 15. Dzięki swojemu położeniu może obsługiwać większość populacji województwa oraz najważniejsze centra gospodarcze Trójmiasta, oferując pełne spektrum usług – rejsowych i czarterowych, usługi przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. Według zleconych przez właścicieli portu lotniczego badań w roku 2015 z Portu Lotniczego w Gdańsku skorzysta ponad 3,1 mln podróżnych, a w roku 2020 ich liczba ma wzrosnąć do 4,3 mln (z tendencją rosnącą).
34. Rozwój lotniska warunkuje jego skomunikowanie z miastem. Od lipca 2015 r. Pomorska Kolej Metropolitalna ma dowozić pasażerów bezpośrednio do Portu Lotniczego w Gdańsku. Takie rozwiązanie ułatwi i przyspieszy komunikację. Wpłynie nie tylko na dynamiczny rozwój portu, ale również uatrakcyjni tereny wokół lotniska. Planowane jest powstanie Airport City, skupiające w jednym miejscu biura, hotele, centra konferencyjne oraz usługowe.

² Pomorską infrastrukturę lotniczą tworzy w sumie 13 różnej klasy i różnego statusu cywilno-prawnego obiektów. Oprócz Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, istnieje ujęte w rejestrze ULC lotnisko Słupsk-Krepa, 5 lotnisk wojskowych (Gdynia-Oksywie, Pruszcz Gdański, Malbork, Cewice, Słupsk-Redzikowo) oraz 6 lądowisk i obiektów lotniskowych (Jastarnia, Lędziechowo, Korne, Borsk, Pieniężnica, Konarzyny).

35. Świadczenie usług dla lotnictwa biznesowego i ogólnego może odbywać się także na innych obiektach infrastruktury lotniczej w regionie. Istotną rolę w realizacji strategii rozwoju sieci lotnisk w województwie pomorskim może mieć w przyszłości budowane lotnisko Gdynia Oksywie (Kosakowo).

G. Analiza SWOT systemu transportowego województwa pomorskiego

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<p style="text-align: center;"><u>INFRASTRUKTURA</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Duży zasób i potencjał istniejących sieci, portów, terminali i węzłów. 2. Istnienie pełnego wachlarza gałęziowych i technicznych form infrastruktury. 3. Brak dużych barier naturalnych dla rozwoju sieci połączeń. 4. Położenie na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych. <p style="text-align: center;"><u>RYNKI TRANSPORTOWE</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Duży trwały popyt na usługi transportowe. 2. Duża liczba przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych. 3. Wystarczające zasoby i kwalifikacje pracowników transportu. 4. Liczebny i nowoczesny ciężarowy tabor samochodowy. 5. Sprawne zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi. 6. istnienie załączków centrów logistycznych 	<p style="text-align: center;"><u>INFRASTRUKTURA</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Występowanie wąskich gardel i brakujących ogniów w sieci. 2. Nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci. 3. Brak sieci dostosowanej do dużej szybkości ruchu. 4. Słabość modułów integrujących różne rodzaje sieci. 5. Wątle elementy inteligentnych i innowacyjnych sieci. <p style="text-align: center;"><u>RYNKI TRANSPORTOWE</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmierny popyt na transport samochodowy. 2. Niska jakość usług transportu kolejowego i wodnego. 3. Słaba konkurencyjność przewoźników lotniczych i morskich. 4. Niska jakość kolejowych i autobusowych przewozów pasażerskich. 5. Duża liczba wypadków drogowych i miejskich. 6. Wysoka uciążliwość transportu dla środowiska naturalnego.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<p style="text-align: center;"><u>INFRASTRUKTURA</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Duże możliwości zwiększenia czasowej dostępności regionu. 2. Dobre perspektywy rozwoju dróg ekspresowych. 3. Dobre warunki dla renesansu infrastruktury kolejowej. 4. Jasna perspektywa rozwoju systemów inteligentnych. 5. Możliwość integracji różnych rodzajów infrastruktury. <p style="text-align: center;"><u>RYNKI TRANSPORTOWE</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmocnienie konkurencyjności pomorskich przewoźników. 2. Podniesienie jakości transportu zbiorowego osób. 3. Pojawienie się innowacyjnych przewoźników w regionie. 4. Integracja technologiczna i organizacyjna rynku transportowego. 5. Obniżenie kosztów i czasu operacji transportowych. 	<p style="text-align: center;"><u>INFRASTRUKTURA</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utrzymywanie się barier w procesie modernizacji infrastruktury 2. Tworzenie się konkurencyjnego potencjału portowego za granicą 3. Niedocenianie rozwiązań innowacyjnych w infrastrukturze 4. Wprowadzenie nowych infrastrukturalnych rygorów ekologicznych 5. Zmniejszenie środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne. <p style="text-align: center;"><u>RYNKI TRANSPORTOWE</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agresywna konkurencja zagranicznych podmiotów gospodarczych z zakresu Transportu i Logistyki. 2. Dalsze wzmacnianie się motoryzacji indywidualnej. 3. Deficyt transportowych kadr pracowniczych. 4. Załamanie tranzytu przez porty morskie. 5. Reorientacja światowego obrotu kontenerowego.

II. NAJWAŻNIEJSZE WYZWANIA W PERSPEKTYWIE 2020 R.

1. Integracja systemów transportu zbiorowego województwa pomorskiego dla poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej.
2. Wdrożenie i realizacja koncepcji Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego.
3. Wdrożenie innowacyjnych technologii i skutecznych metod zachęcających mieszkańców i turystów do zmiany indywidualnych środków transportu na zbiorowe.
4. Wykorzystanie potencjału położenia regionu w obszarze transeuropejskich sieci i korytarzy transportowych.
5. Wsparcie rozwoju portów morskich i węzłów multimodalnych, które nadążać będzie za ich dynamicznym rozwojem i wzrostem możliwości przeladunkowych poprzez wzrost dostępności morskiej, drogowej, kolejowej i śródlądowej a także eliminację barier legislacyjnych.
6. Kształtowanie umiejętności kierowców i odpowiedzialności operatorów i zarządców systemów transportowych oraz poprawa stanu infrastruktury transportowej województwa dla zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych i zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

III. CEL GŁÓWNY

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu wskazuje 3 cele szczegółowe, mające charakter ogólny i określający pożądane stany docelowe w ujęciu tematycznym odpowiadającym Kierunkom Działań zapisanym w SRWP 2020. Są one konkretyzowane przez 8 Priorytetów oraz 18 Działań.

CEL GŁÓWNY SPRAWNY SYSTEM TRANSPORTOWY		
CEL SZCZEGÓŁOWY 1	CEL SZCZEGÓŁOWY 2	CEL SZCZEGÓŁOWY 3
Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego	Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu.	Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	Priorytet 3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	Priorytet 3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu
Priorytet 1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	

Cel główny

SPRAWNY SYSTEM TRANSPORTOWY

Zapewnienie elementarnych warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju wymaga podejmowania szeregu działań związanych z tworzeniem warunków dla wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów. Podejmowana interwencja ma przyczynić się do podniesienia sprawności i efektywności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz wzrostu poziomu dostępności zewnętrznej i spójności transportowej województwa.

Obecny źle funkcjonujący system transportu zbiorowego, utrudniający dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechujący się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców, będzie stopniowo zastępowany sprawnym i efektywnie funkcjonującym publicznym transportem zbiorowym. Na czoło wyzwań w tym zakresie wysuwa konieczność rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego i potrzeba koordynacji regionalnego systemu transportu zbiorowego.

Na tle centralnych i południowych regionów Polski dostępność i spójność sieci drogowej województwa jest w dalszym ciągu niska, co wynika z niskiej jakości techniczno-funkcjonalnej krajowej i wojewódzkiej infrastruktury drogowej. W związku z tym podejmowane działania będą ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu, służącego powiązaniom wewnątrzregionalnym zwłaszcza między miastami powiatowymi a Trójmiastem, a także między miastami powiatowymi a ich otoczeniem.

Dostrzegana rosnąca ranga regionu związana z istnieniem węzłów transportowych stwarza możliwość ukształtowania na ich bazie multimodalnych węzłów transportowych. Potencjał ten jest tym cenniejszy, że jego wykorzystanie stabilizować będzie trwały jego rozwój w skali międzynarodowej. Efektem podejmowanych działań będzie poprawa dostępności istniejących i potencjalnych węzłów multimodalnych służących poprawie dostępności zewnętrznej regionu w skali kraju i Regionu Morza Bałtyckiego oraz wykorzystania jego potencjałów rozwojowych w zakresie logistyki.

Wskaźniki (kontekstowe)

Definicja	Wartość bazowa	Tendencja do 2020
Liczba stolic powiatów obsługiwanych przez transport kolejowy pasażerski	17 (2011)	19
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności transportem zbiorowym do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego	46% (2011)	60%
Odsetek ludności o co najmniej dobrej dostępności zbiorowym transportem do miasta powiatowego	83% (2011)	90%
Odsetek długości dróg wojewódzkich o dobrym i zadowalającym stanie technicznym	47,8% (2011)	60%
Liczba ofiar śmiertelnych na drogach wojewódzkich	49 (2012)	maks. 24

IV. CELE SZCZEGÓŁOWE, PRIORYTETY, DZIAŁANIA

Cel szczegółowy 1

Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest z jednej strony odpowiedzią na wyzwania związane z zatłoczeniem dróg, wysoką ceną paliw, niedostatkami miejsc parkingowych w miastach i innymi niedogodnościami indywidualnej motoryzacji a z drugiej strony wynika z troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne).

Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego oznacza:

- spójną, sprawnie działającą i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację organizacji transportu zbiorowego pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- optymalne dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (częstotliwość, rozkład jazdy);
- ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Zakłada się, że rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego będzie opierał się o hierarchiczny model organizacji, planowania i zarządzania transportem zbiorowym (aktywny udział organizacyjny i finansowy władz samorządowych wojewódzkich, powiatowych i gminnych).

Wskaźniki (efektów realizacji RPS w CS 1)

Definicja	Wartość bazowa	Tendencja do 2020
Długość linii kolejowych szczególnie ważnych dla przewozów regionalnych (km)	658 (2012)	↑
Liczba miast i miejscowości (sołectw) obsługiwanych przez komunikację publiczną	1324 (2011)	1753
Odsetek mieszkańców województwa mieszkających poza Gdańskiem mających do niego bezpośrednie połączenie	67 (2011)	75
Długość czynnych tras tramwajowych i trolejbusowych (km)	97,9 (2012)	↑

Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego

Rozwój i infrastruktury liniowej i węzłowej transportu zbiorowego będzie polegał na:

- poprawie stanu infrastruktury kolejowej służącej powiązaniom regionalnym w wojewódzkich przewozach pasażerskich, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią wraz z poprawą obsługi pasażerów w międzyregionalnym i regionalnym transporcie kolejowym,
- poprawie stanu infrastruktury transportu szynowego, trolejbusowego i autobusowego służącej obsłudze miast i miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym stosowanie rozwiązań sprzyjających uprzywilejowaniu systemów publicznego transportu zbiorowego (tramwaj, trolejbus, autobus a także ruch rowerowy),
- integracji systemów transportu zbiorowego w oparciu o zmodernizowane i zbudowane zespoły węzłów przesiadkowych,
- rozwój systemu transportu rowerowego w powiązaniu z węzłową infrastrukturą transportu zbiorowego.

Wskaźniki monitorowania	Wskaźniki produktu: <ul style="list-style-type: none"> – Zmodernizowane i wybudowane linie kolejowe (km) – Wybudowane lub zmodernizowane sieci transportu szynowego i trolejbusowego (km) – Liczba utworzonych węzłów integracyjnych transportu pasażerskiego (szt.) – Długość wybudowanych tras rowerowych (km)
	Wskaźniki rezultatu: <ul style="list-style-type: none"> – Wartość oszczędności czasu dla przewozu pasażerów i towarów uzyskanych dzięki modernizacji linii kolejowych (PLN/rok) – Dodatkowa liczba pasażerów obsługanych przez usprawniony transport miejski (os./rok) – Udział rowerów w podróżach miejskich do miejsc pracy i edukacji
Kluczowi partnerzy	<ol style="list-style-type: none"> 1. PKP PLK i inne podmioty budujące lub zarządzające regionalną infrastrukturą kolejową 2. Jednostki samorządu terytorialnego ich związki i stowarzyszenia 3. Podmioty działające w oparciu o umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> – Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020 – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Fundusz Kolejowy – Rezerwa budżetu Państwa – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń
Działanie 1.1.1.	Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ol style="list-style-type: none"> a) budowa, rozbudowa i przebudowa torów szlakowych i stacyjnych w tym: <ul style="list-style-type: none"> – budowa, przebudowa, remont lub rozbudowa kolejowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, – budowa, rozbudowa i przebudowa obiektów obsługi podróżnych na stacjach i przystankach osobowych, w tym perony, wiaty, – budowa, przebudowa bocznic i stacji postojowych, b) elektryfikacja linii kolejowych, c) budowa i przebudowa przejazdów kolejowych dla podniesienia kategorii przejazdu, budowa/przebudowa skrzyżowań dwupoziomowych z drogami publicznymi, budowa/przebudowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych, d) modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P ³) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D ⁴) 3. Jakości przestrzeni (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Potrzeb grup defaworyzowanych i wykluczonych (D) 6. Innowacyjności (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> . 2. Zgodność z Planami Transportowymi jst (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	1. Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 207 Grudziądz - Malbork, nr 211 Lipusz - Kościerzyna, nr 212 Lipusz - Bytów, nr 229 Lębork - Łeba, nr 405 Szczecinek - Ustka), 2. Wydłużenie linii kolejowej nr 250 o odcinek Rumia - Wejherowo.

Działanie 1.1.2.	Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) komunikacja miejska – budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w celu rozwoju systemu szybkiej kolei miejskiej w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta w tym układów torowych na szlakach, stacjach / torach postojowych, bocznicach, b) budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (systemy tramwajowe i inne systemy transportu gdzie „pojazd jest sterowany drogą”), w tym układów torowych na szlakach, torach postojowych, pętlach, bocznicach, c) budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu trolejbusowego i autobusowego, w tym pętli, tworzenie wydzielonych pasów ruchu, zatok przystankowych, d) budowa, rozbudowa, przebudowa trakcji, sieci energetycznych i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, e) zastosowanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich, które uprzywilejowują systemy transportu publicznego (tramwaj, trolejbus, autobus a także ruch rowerowy) w ruchu drogowym względem transportu indywidualnego, m.in. przebudowa skrzyżowań, oznakowania układów drogowych w kierunku uprzywilejowania lub lepszego dostosowania do potrzeb transportu zbiorowego, warunkująca efektywne funkcjonowanie systemu sterowania ruchem transportu zbiorowego (np. wyposażenie w wydzielone pasy dla trolejbusów/autobusów na wlotach skrzyżowań).

³ „P” oznacza kryterium preferencji.

⁴ „D” oznacza kryterium dostępu.

Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Jakości przestrzeni (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Potrzeb grup defaworyzowanych i wykluczonych (D) 6. Innowacyjności (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> , 2. Zgodność z Planami Transportowymi jst (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 1.1.3.	Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) budowa nowej, rozbudowa, przebudowa węzłów integrujących podsystemy transportu zbiorowego (np. stacje i przystanki kolejowe wraz z obiektami dworcowymi służącymi obsłudze pasażerów, przystanki innych podsystemów transportu zbiorowego, systemy parkingowe typu „Park & Ride”, oraz „Bike & Ride” wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów)
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Jakości przestrzeni (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Potrzeb grup defaworyzowanych i wykluczonych (D) 6. Innowacyjności (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. Zgodność z Planami Transportowymi jst (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	1. Budowa, przebudowa, rozbudowa metropolitalnych węzłów integracyjnych w tym położonych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i szybkiej kolei miejskiej (m. in. linia kolejowa nr 250)

Działanie 1.1.4.	Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) budowa dróg, ścieżek, tworzenie tras rowerowych o charakterze transportowym stanowiących powiązania z punktami integracyjnymi „Bike & Ride”
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (D) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Jakości przestrzeni (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Potrzeb grup defaworyzowanych i wykluczonych (D) 6. Innowacyjności (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): – Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	
<p>Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego samochodowego. W bezpośredni sposób przyczynia się to do wzrostu jego efektywności ekonomicznej, a przede wszystkim środowiskowej poprzez zmniejszenie natężenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu indywidualnego. Działania w tym zakresie będą polegać na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zakupie lub modernizacji taboru regularnego transportu zbiorowego (drogowego, szynowego oraz wodnego), – rozwoju innowacyjnych systemów służących zarządzaniu ruchem ulicznym oraz transportem zbiorowym, w tym: systemy sygnalizacji akustycznej, systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna), systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, systemy monitoringu bezpieczeństwa na przystankach i w taborze, systemy informacji pasażerskich. 	
Wskaźniki monitorowania	Wskaźniki produktu: <ul style="list-style-type: none"> – Zakupione pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym i spalinowym (szt.) – Zmodernizowane pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym i spalinowym (szt.) – Zmodernizowany i zakupiony tabor szynowy (tramwaje), trolejbusy i autobusy (szt.)

	<p>Wskaźniki rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dodatkowa liczba pasażerów obsługanych przez usprawniony publiczny transport zbiorowy (os./rok)
Kluczowi partnerzy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zarządcy infrastruktury kolejowej w tym PKP PLK 2. Podmioty budujące lub zarządzające infrastrukturą transportową (dworce, stacje, przystanki) 3. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego 4. Jednostki samorządu terytorialnego lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne 5. Związki i porozumienia jednostek samorządu terytorialnego działające w ramach Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, miejskich obszarów funkcjonalnych lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne 6. Przewoźnicy świadczący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie odpowiednich umów
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> – Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020 – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Fundusz Kolejowy – Rezerwa budżetu Państwa – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń

Działanie 1.2.1.	Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ol style="list-style-type: none"> a) zakup taboru regularnego transportu zbiorowego (szynowego, drogowego oraz wodnego) b) modernizacja taboru regularnego transportu zbiorowego (szynowego, drogowego oraz wodnego) c) rozwój innowacyjnych i ekologicznych środków transportu
Kryteria strategiczne	<p>Kryteria horyzontalne (SRWP):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno-prywatnego (P) 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Innowacyjności (P) 6. Cyfryzacji (P)
	<p>Kryteria specyficzne (dla RPS):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zgodność z Planami Transportowymi jst (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)
Kryteria przestrzenne	<p>Obszary Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – całe województwo
	<p>Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> –

Przedsięwzięcia strategiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zakup 30 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich 2. Zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
Działanie 1.2.2.	Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<p>a) projekty z zakresu telematyki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze:</p> <ul style="list-style-type: none"> – systemy sygnalizacji akustycznej – systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna) – systemy dystrybucji i identyfikacji biletów – systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego – systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line – systemy monitorowania bezpieczeństwa
Kryteria strategiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno-prywatnego (P) 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Innowacyjności (P) 6. Cyfryzacji (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS):
	– Zgodność z Planami Transportowymi jst (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji:
	– całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:
	–
Przedsięwzięcia strategiczne	–

<p>Priorytet 1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja</p> <p>Zaprogramowanym przedsięwzięciom inwestycyjnym w dziedzinie transportu zbiorowego w województwie pomorskim towarzyszyć powinny działania poprawiające efektywność zarządzania transportem zbiorowym przejawiające się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – skoordynowanymi działaniami organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie planowania rozwoju transportu, organizowania publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym, – integracją systemową (taryfowo-biletową), – prowadzeniem działań obejmujących promocje transportu zbiorowego i propagowanie indywidualnej mobilności aktywnej. 	
<p>Wskaźniki monitorowania</p>	<p>Wskaźniki produktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego.
	<p>Wskaźniki rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zwiększona liczba pasażerów korzystająca z publicznego transportu zbiorowego po dokonaniu działań zwiększających jego efektywność.
<p>Kluczowi partnerzy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jednostki samorządu terytorialnego lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne 2. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego 3. Związki i porozumienia jednostek samorządu terytorialnego działające w ramach Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, miejskich obszarów funkcjonalnych lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne 4. Przewoźnicy świadczący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie odpowiednich umów
<p>Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń

<p>Działanie 1.3.1.</p>	<p>Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej</p>
<p>Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)</p>	<ol style="list-style-type: none"> a) integracja systemowa (taryfowo-biletowa) b) koordynacja rozkładów jazdy linii obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów c) realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride” d) opracowania naukowe, badania, ekspertyzy mające na celu usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym e) przygotowania organizacyjno-prawne do utworzenia Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego
<p>Kryteria strategiczne</p>	<p>Kryteria horyzontalne (SRWP):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (D).
<p>Kryteria przestrzenne</p>	<p>Obszary Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – całe województwo.
	<p>Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> –

Przedsięwzięcia strategiczne	1. Utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego
-------------------------------------	--

Działanie 1.3.2.	Kampanie promujące transport zbiorowy
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) kampanie informacyjne b) kampanie promocyjne c) wychowanie komunikacyjne
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno-prywatnego (P) 3. Wzrostu świadomości obywatelskiej (D) 4. Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu (D) 5. Innowacyjności (P) 6. Cyfryzacji (P)
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Cel szczegółowy 2

Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu

Poprawa dostępności i spójności regionu w układzie drogowym dotyczy szerokiego pakietu działań mających na celu skrócenie czasu dojazdu do najważniejszych ośrodków w układzie krajowym i regionalnym. Dotyczy to realizacji działań usprawniających ważne dla województwa połączenia drogowe wiążące regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych, przebiegającą przez obszar województwa. Uwzględniając rozbudowaną i gęstą sieć dróg publicznych w województwie, oznacza to konieczność:

- przebudowy i budowy połączeń drogowych wiążących ośrodki powiatowe z Trójmiastem,
- rozwijania połączeń drogowych między ośrodkami powiatowymi i obszarami wiejskimi,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidacje punktów krytycznych,
- wprowadzania zaawansowanych metod zarządzania ruchem drogowym,
- weryfikacji struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej w województwie,
- monitorowania i planowania perspektywicznego sieci drogowej.

Spodziewanym efektem tych działań, jak również priorytetowych inwestycji prowadzonych w ciągu dróg krajowych będzie:

- stworzenie nowoczesnej dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej,
- poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego,
- podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego,
- osiągnięcie akceptowanego społecznie czasu dojazdu do miast, zwłaszcza Trójmiasta, miast powiatowych i ośrodków turystycznych.

Wskaźniki (efektów realizacji RPS w CS 2)

Definicja	Wartość bazowa	Tendencja do 2020
Średni czas dostępności drogowej do Gdańska dla wszystkich gmin województwa	74 min. (2011)	↓
Maksymalny czas dostępności drogowej z siedziby gminy do Gdańska	149 min. (2011)	↓
Średni czas dostępności drogowej do miasta powiatowego dla wszystkich gmin powiatu	22 min. (2011)	↓
Maksymalny czas dostępności drogowej z siedziby gminy do miasta powiatowego	50 min. (2011)	↓

Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa

Rozwój regionalnego układu sieci drogowej będzie polegał na:

- przebudowie połączeń drogowych między miastami powiatowymi a Trójmiastem,
- likwidacji tzw. „wąskich gardeł” w ciągu regionalnych układów drogowych, w tym wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic lub obejść miejscowości,
- przebudowa połączeń drogowych między miastami powiatowymi,
- wprowadzanie rozwiązań zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu,
- prowadzeniu prac analitycznych i studialnych dotyczących sieci drogowej w województwie.

Wskaźniki monitorowania	Wskaźniki produktu:
	<ul style="list-style-type: none"> – Długość zmodernizowanych i wybudowanych dróg (km) – Długość wybudowanych obwodnic (km)
Kluczowi partnerzy	Wskaźniki rezultatu:
	<ul style="list-style-type: none"> – Korzyści ekonomiczne ze skrócenia czasu podróży na nowych i zmodernizowanych drogach (PLN/rok)
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku 3. Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne
	<ul style="list-style-type: none"> – Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020 – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Krajowy Fundusz Drogowy – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego

Działanie 2.1.1.	Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ol style="list-style-type: none"> a) budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. obwodnice, skrzyżowania, węzły drogowe, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg b) budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych i przejścia podziemne c) analizy i prace studialne dotyczące struktury sieci drogowej województwa
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP):
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 2. Efektu środowiskowego (D)
Kryteria przestrzenne	Kryteria specyficzne (dla RPS):
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu na odcinkach sieci drogowej 3. Kryterium funkcji drogi - znaczenia drogi dla poprawy dostępności do rynku pracy i usług publicznych 4. Kryterium kontynuacji ciągu
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji:
	<ul style="list-style-type: none"> – Obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut)
Kryteria przestrzenne	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:
	<ul style="list-style-type: none"> – Połączenia drogowe pomiędzy miastami: Słupsk, Chojnice, Człuchów, Starogard Gdański, Kwidzyn, Malbork, Tczew, Kościerzyna, Lębork, Bytów, Wejherowo

Przedsięwzięcia strategiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pakiet zadań wzmacniających korytarz transportowy północny (budowa i przebudowa DW nr 214, 218, 226, budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu DW nr 214, budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211, budowa mostu zwodzonego w ciągu DW nr 501) 2. Pakiet zadań wzmacniający korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 188, 222, 235, 240, 515, budowa obwodnicy zachodniej Chojnic w ciągu DW nr 212) 3. Pakiet zadań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222 i 229, 224, 521, przebudowa DW nr 231 wraz z obwodnicą Skórcza) 4. Kompleksowa weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej w porozumieniu z innymi zarządcami dróg (brak wymogu kryteriów strategicznych i przestrzennych)
-------------------------------------	---

Działanie 2.1.2.	Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta poprawiającej jego dostępność zewnętrzną
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ol style="list-style-type: none"> a) budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. skrzyżowania, węzły drogowe, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez dzielnice, wzmocnienie nośności dróg b) budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych i przejścia podziemne c) budowa wyposażenia technicznego dróg.
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): <ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Efektu środowiskowego (D)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): <ol style="list-style-type: none"> 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu na odcinkach sieci drogowej 3. Kryterium funkcji drogi - znaczenia drogi dla poprawy dostępności do rynku pracy i usług publicznych 4. Kryterium kontynuacji ciągu
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> – Obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut)
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> – Obszar Metropolitalny Trójmiasta
Przedsięwzięcia strategiczne	–

<p>Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa</p> <p>Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa będzie polegał na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowie połączeń drogowych (dróg lokalnych) komplementarnych (łączyjących węzły drogowe) z projektowaną siecią dróg krajowych, – przebudowie połączeń drogowych (dróg lokalnych) łączących miasta powiatowe z ich otoczeniem. 	
<p>Wskaźniki monitorowania</p>	<p>Wskaźniki produktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Długość zmodernizowanych dróg (km) – Długość zmodernizowanych dróg dojazdowych (nie będących drogami krajowymi i wojewódzkimi) do węzłów wybudowanych w ciągu dróg krajowych (km)
	<p>Wskaźniki rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korzyści ekonomiczne ze skrócenia czasu podróży na nowych i zmodernizowanych drogach (PLN/rok)
<p>Kluczowi partnerzy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku 3. Zarządcy dróg powiatowych 4. Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne
<p>Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego

<p>Działanie 2.2.1.</p>	<p>Przebudowa istniejących dróg lokalnych stanowiących dowiązanie do sieci dróg krajowych w sieci TEN-T</p>
<p>Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)</p>	<ol style="list-style-type: none"> a) budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. skrzyżowania, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg b) budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, kładki dla pieszych
<p>Kryteria strategiczne</p>	<p>Kryteria horyzontalne (SRWP):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Efektu środowiskowego (D)
	<p>Kryteria specyficzne (dla RPS):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu na odcinkach sieci drogowej 2. Kryterium funkcji drogi - znaczenia drogi dla poprawy dostępności do rynku pracy i usług publicznych 3. Kryterium kontynuacji ciągu
<p>Kryteria przestrzenne</p>	<p>Obszary Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut)

	<p>Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Drogi powiatowe na styku z węzłami na planowanych drogach krajowych
Przedsięwzięcia strategiczne	<p>1. Pakiet zadań wzmacniających korytarz transportowy północny (budowa i przebudowa (DP nr 1140G Bobrowniki – Lebień – Dąbrowa (S6); DP nr 1137G na odcinku skrzyżowanie z DW nr 213 Lipno - Damno (S6); DP nr 1750G od sk. DP nr 1746G Kielpin – Konarzyny (S6), DP nr 2328G Mikoszewo – Drewnica – Dworek (S7))</p>
Działanie 2.2.2.	<p>Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym</p>
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<p>a) budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. skrzyżowania, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokozonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg</p> <p>b) budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, kładki dla pieszych</p>
Kryteria strategiczne	<p>Kryteria horyzontalne (SRWP):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Efektu środowiskowego (D)
	<p>Kryteria specyficzne (dla RPS):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu na odcinkach sieci drogowej, 2. Kryterium funkcji drogi - znaczenia drogi dla poprawy dostępności do rynku pracy i usług publicznych, 3. Kryterium kontynuacji ciągu.
Kryteria przestrzenne	<p>Obszary Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Obszary poprawy dostępności drogowej do miasta powiatowego (ponad 30 minut).
	<p>Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Powiat słupski, bytowski, człuchowski, kościerski, kartuski, wejherowski, starogardzki.
Przedsięwzięcia strategiczne	–

<p>Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej</p> <p>Działania wspomagające efektywność i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej będą polegały na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – prowadzeniu prac analitycznych i studialnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, – poprawie stanu bezpieczeństwa na drogach przez wyposażenie dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu z drugiej zaś strony przedsięwzięcia mające na celu zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu na całej sieci drogowej, – rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, szczególnie systemów zarządzania ruchem. 	
Wskaźniki monitorowania	<p>Wskaźniki produktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Liczba zrealizowanych projektów IST (szt.) – Liczba kampanii medialnych BRD (szt.)

	Wskaźniki rezultatu: – Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców oraz w liczbach bezwzględnych)
Kluczowi partnerzy	1. Zarządcy dróg 2. Jednostki samorządu terytorialnego i ich związki (komunalne) 3. Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku 4. Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku 5. Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 6. Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Słupsku
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Inne środki pozostające w dyspozycji ministra właściwego ds. transportu – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń

Działanie 2.3.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) budowa urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. urządzenia sterowania ruchem drogowym, środki uspokojenia ruchu, urządzenia zarządzania bezpieczeństwem ruchu b) wprowadzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej c) wprowadzenie systemu zarządzania infrastrukturą drogową d) utworzenie jednostki badawczo-wdrożeniowej ds. BRD e) kampanie medialne i edukacyjne poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Efektu środowiskowego (D), 4. Innowacji (P) 5. Cyfryzacji (P)
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 2.3.2.	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	a) budowa, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu sterowania ruchem, w tym systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu na kluczowych drogach, newralgicznych punktach miast wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej

	b) utworzenie jednostki badawczo-wdrożeniowej ds. ITS
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 3. Efektu środowiskowego (D) 4. Innowacji (P) 5. Cyfryzacji (P)
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – całe województwo
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	1. Budowa systemu TRISTAR w pozostałej części Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

Cel szczegółowy 3

Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym

Ze względu na swoje nadmorskie położenie i skrzyżowanie europejskich szlaków transportowych województwo pomorskie dysponuje dobrymi warunkami dla rozwoju transportu multimodalnego. Lepsze wykorzystanie tej konfiguracji czynników rozwojowych oznacza konieczność:

- wspierania działań w zakresie rozwoju i poprawy dostępności zewnętrznej węzłowej multimodalnej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym,
- prowadzenie inwestycji w zakresie poprawy infrastruktury zapewniającej bezpośredni dostęp do multimodalnych węzłów transportowych,
- rozwój nowych węzłów multimodalnych oraz obiektów obsługi centrów logistycznych o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym.

W wyniku podejmowanych przedsięwzięć węzłowa infrastruktura transportowa zyska większą zdolność do obsługi rosnących potrzeb przewozowych. Będzie to sprzyjać integracji różnych gałęzi transportu, a także rozwojowi i wzrostowi znaczenia transportu multimodalnego, wpływając na pobudzenie aktywności gospodarczej związanej m.in. z logistyką.

Wskaźniki (efektów realizacji RPS w CS 3)

Definicja	Wartość bazowa	Tendencja do 2020
Liczba pasażerów obsługiwanych w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	2906 tys. (2012)	5000 tys.
Liczba pasażerów obsługiwanych w portach morskich	570 tys. (2012)	↑
Udział kolei w obsłudze morskich terminali kontenerowych	14,4% (2010)	20,0%

Priorytet 3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych

Rozwój multimodalnych węzłów transportowych regionu, w tym wzrost ich znaczenia wymaga poprawy ich dostępności zewnętrznej. Działania w tym zakresie polegać będą na inwestycjach w infrastrukturę węzłów multimodalnych.

Wskaźniki monitorowania	Wskaźniki produktu: – Przebudowane węzły multimodalne
	Wskaźniki rezultatu: – Zwiększenie przeladunków w portach morskich w sieci TEN-T (mln ton/ TEU) – Przepustowość pasażerska Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (wylatujący/przylatujący) na godzinę
Kluczowi partnerzy	1. Zarządcy portów morskich w Gdańsku i Gdyni, w tym administracja morska 2. Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy 3. Zarząd Portu Lotniczego Gdynia Kosakowo 4. Zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej 5. Jednostki samorządu terytorialnego i ich związki
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	– Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020

	<ul style="list-style-type: none"> – Środki własne zarządów portów morskich i portów lotniczych – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń
--	---

Działanie 3.1.1.	Rozwój portów lotniczych, w szczególności Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ul style="list-style-type: none"> a) budowa, przebudowa lub rozbudowa terminali pasażerskich, b) budowa, przebudowa lub rozbudowa infrastruktury lotniskowej np. pasów startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, c) budowa lub rozbudowa infrastruktury, w tym obiektów i systemów łączności, nawigacji, dozoru i zarządzania ruchem lotniczym.
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): <ul style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno – prywatnego (P) 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 4. Innowacji (P) 5. Cyfryzacji (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): <ul style="list-style-type: none"> 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> – Gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> –
Przedsięwzięcia strategiczne	<ul style="list-style-type: none"> 1. Pakiet przedsięwzięć służących rozwojowi Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Działanie 3.1.2.	Rozwój infrastruktury portów morskich
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ul style="list-style-type: none"> a) budowa lub przebudowa nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich b) przebudowa torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich c) inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem autostrad morskich d) budowa, przebudowa lub rozbudowa terminali i urządzeń portowych
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): <ul style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno – prywatnego (P) 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 4. Specjalizacji regionalnej (P) 5. Innowacji (P) 6. Cyfryzacji (P)
	Kryteria specyficzne (dla RPS): <ul style="list-style-type: none"> 1. Położenie w sieci TEN-T

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Poprawa bezpieczeństwa 3. Poszerzenie zakresu świadczonych usług 4. Zwiększenie szybkości obsługi 5. Dostosowanie portu do obsługi statków o większej wyporności
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> – Gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

<p>Priorytet 3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu</p> <p>Powiązanie węzłów multimodalnych z układem transportowym Regionu jest istotnym warunkiem wpływającym na poprawę wykorzystania oraz rozwój węzłowej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Działania realizowane w tym zakresie polegać będą na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – podejmowaniu inicjatyw służących rozbudowie i modernizacji infrastruktury poprawiającej dostępność węzłów multimodalnych, – odciążeniu obszarów intensywnie zamieszkałych i wrażliwych środowiskowo od ruchu tranzytowego z/do węzłów multimodalnych poprzez dywersyfikację wykorzystania środków transportu ładunków, – prowadzenia studiów i analiz dotyczących lokalizacji nowych węzłów multimodalnych, w tym rozwojowi ich dostępności zewnętrznej. 	
Wskaźniki monitorowania	Wskaźniki produktu: <ul style="list-style-type: none"> – liczba zbudowanych lub przebudowanych połączeń do węzłów multimodalnych
	Wskaźniki rezultatu: <ul style="list-style-type: none"> – poziom ukończenia liniowej infrastruktury TEN-T
Kluczowi partnerzy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz pozostali zarządcy dróg 2. PKP PLK oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej 3. Zarządcy portów morskich, w tym administracja morska 4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 5. Zarządcy portów śródlądowych, w tym administracja dróg śródlądowych 6. Terminale i centra logistyczne 7. Jednostki samorządu terytorialnego i ich związki
Źródła finansowania i instrumenty realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> – Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020 – Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 – Fundusz Kolejowy – Krajowy Fundusz Drogowy

	– Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń
--	---

Działanie 3.2.1.	Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ul style="list-style-type: none"> a) lobbing na rzecz kluczowej dla województwa infrastruktury transportowej b) inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem powiązań między węzłami multimodalnymi c) budowa i przebudowa połączeń transportowych do węzłów multimodalnych d) budowa ogólnodostępnych terminali kontenerowych
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): <ul style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P), 2. Partnerstwa publiczno – prywatnego (P), 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D), 4. Efektu środowiskowego (D), 5. Specjalizacji regionalnej (P), 6. Innowacji (P), 7. Cyfryzacji (P).
	Kryteria specyficzne (dla RPS): <ul style="list-style-type: none"> 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.</i>
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> – Gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe.
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: <ul style="list-style-type: none"> –
Przedsięwzięcia strategiczne	<ul style="list-style-type: none"> 1. Rozwój infrastruktury wiążącej terminal w Zajączkowie Tczewskim z systemem transportowym regionu.

Działanie 3.2.2.	Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego w systemie multimodalnym.
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	<ul style="list-style-type: none"> a) przebudowa istniejącej zabudowy regulacyjnej dróg wodnych b) udroźnienie torów wodnych c) prace studialno – projektowe dla inwestycji wodnego transportu śródlądowego
Kryteria strategiczne	Kryteria horyzontalne (SRWP): <ul style="list-style-type: none"> 1. Partnerstwa i partycypacji społecznej (P) 2. Partnerstwa publiczno – prywatnego (P) 3. Lokalizacji i przestrzennego oddziaływania (D) 4. Efektu środowiskowego (D) 5. Specjalizacji regionalnej (P) 6. Innowacji (P) 7. Cyfryzacji (P)

	Kryteria specyficzne (dla RPS): 1. Zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> .
Kryteria przestrzenne	Obszary Strategicznej Interwencji: – Gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe.
	Uszczegółowienie Obszarów Strategicznej Interwencji: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

V. SYSTEM REALIZACJI

A. Struktura wdrażania Programu

Kierownik Programu i Zespół Zarządzający

Za wdrażanie Programu odpowiada Kierownik Programu, którego funkcję pełni dyrektor Departamentu Infrastruktury.

Kierownik Programu wykonuje swoje zadania przy pomocy Zespołu Zarządzającego Programem.

W skład Zespołu Zarządzającego wchodzi przedstawiciele departamentów UMWP właściwych z uwagi na zakres tematyczny Programu:

- Kierownik RPS pełniący funkcje Przewodniczącego Zespołu Zarządzającego,
- przedstawiciel Departamentu Infrastruktury,
- przedstawiciel Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego,
- przedstawiciel Departamentu Rozwoju Gospodarczego.

Posiedzenia Zespołu Zarządzającego są zwoływane przez Kierownika Programu i odbywają się nie rzadziej niż raz w miesiącu lub częściej według potrzeb.

Do zadań Zespołu Zarządzającego należy podejmowanie decyzji i działań związanych z bieżącym zarządzaniem Programem, w tym w szczególności:

- a) przygotowywanie projektów rocznych planów wdrażania Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji,
- b) przygotowywanie rocznych raportów z realizacji regionalnego programu strategicznego, zgodnie z trybem określonym w PSME i przedkładanie ich Zarządowi do akceptacji,
- c) okresowa ocena stopnia realizacji regionalnego programu strategicznego (raporty ewaluacyjne RPS) zgodnie z trybem określonym w PSME oraz przedstawianie Zarządowi propozycji jego zmian,
- d) zarządzanie bazą informacyjną związaną z realizacją Programu w tym m.in. budowa bazy wskaźników oraz dostarczanie niezbędnych informacji na potrzeby PSME,
- e) współpraca z Koordynatorem Strategii w zakresie przygotowywania i realizacji *Planów działań PSME*, w tym np. zgłaszanie, konsultowanie i realizacja działań (np. potrzeb badawczych, w tym ewaluacyjnych) czy projektów badawczych na potrzeby Programu,
- f) przygotowywanie i uzasadnienie projektów zmian Programu, w szczególności na podstawie okresowych ocen stopnia realizacji Programu, i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji,
- g) realizacja celów Programu, w szczególności poprzez:

- organizację procesu wykonania zobowiązań Samorządu Województwa i nadzór nad jego realizacją,
 - organizacja procesu przygotowania i wdrożenia przedsięwzięć strategicznych i nadzór nad jego realizacją,
 - udział w przygotowaniu programów operacyjnych poprzez formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu we współpracy z departamentami właściwymi w zakresie programowania i wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk UE na lata 2014-2020,
 - formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania we współpracy z właściwymi jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za zarządzanie innymi dostępnymi w województwie instrumentami finansowymi,
 - formułowanie propozycji do budżetu województwa i wieloletniej prognozy finansowej;
 - podejmowanie i realizacja działań służących egzekwowaniu i monitorowaniu oczekiwań wobec Rządu,
 - koordynacja prac wszystkich jednostek współpracujących w zakresie realizacji celów Programu,
- h) współpraca z Koordynatorem Strategii w zakresie przygotowania informacji o postępach realizacji Strategii oraz oceny realizacji Strategii, w zakresie wynikającym z Programu,
- i) współpraca z Koordynatorem Strategii w związku z przygotowaniem projektów stanowisk negocjacyjnych na potrzeby negocjacji kontraktu terytorialnego oraz zintegrowanych porozumień terytorialnych, w zakresie wynikającym z zakresu tematycznego Programu,
- j) wskazywanie przedstawicieli do prac w ramach grup i zespołów negocjacyjnych na potrzeby negocjowania i monitorowania realizacji zintegrowanych porozumień terytorialnych, w zakresie wynikającym z zakresu tematycznego Programu.

Rada Programowa

W celu zapewnienia szerokiej koordynacji oraz realizacji zasady partnerstwa, transparentności i partycypacji, Zespół Zarządzający współpracuje z Radą Programową. W skład Rady Programowej wchodzi członkowie Zespołu Zarządzającego oraz:

- a) przedstawiciel Koordynatora Strategii;
- b) przedstawiciel Departamentu Finansów;
- c) przedstawiciel Departamentu Organizacji;
- d) przedstawiciele departamentów UMWP właściwych w zakresie wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk UE na lata 2014-2020, w zależności od potrzeb i specyfiki Programu;
 - Departament Programów Regionalnych (RPO WP 2014-2020)

- e) przedstawiciele innych jednostek współpracujących, w tym odpowiedzialnych za zarządzanie innymi dostępnymi w województwie instrumentami finansowymi, w zależności od potrzeb i specyfiki Programu;
- przedstawiciel ministra właściwego ds. transportu
- f) przedstawiciele partnerów kluczowych wskazanych w Strategii, w tym partnerów społecznych i gospodarczych;
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy - 1
 - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z.o.o. - 1
 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 1
 - Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. - 1
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku - 1
 - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku - 1
 - Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku - 1
 - Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - 1
 - Zarząd Morskiego Portu w Gdańsku - 1
 - Zarząd Morskiego Portu w Gdyni - 1
 - Urząd Morski w Gdyni - 1
 - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku - 1
- g) radni Sejmiku Województwa Pomorskiego - 3
- h) po jednym przedstawicielu Subregionalnych Zespołów Roboczych, powołanych w trakcie prac nad przygotowaniem Strategii (Metropolitalnego, Słupskiego, Południowego i Nadwiślańskiego),
- i) eksperci i przedstawiciele innych jednostek niż wyżej wymienione, w zależności od potrzeb i specyfiki Programu.

W zależności od okoliczności, kandydaci na członków Rady Programowej są zapraszani przez Marszałka Województwa na wniosek Kierownika Programu.

Radzie Programowej przewodniczy Kierownik Programu, który organizuje jej pracę oraz zapewnia niezbędną obsługę techniczną.

Rada Programowa spotyka się nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy, lub częściej w miarę potrzeb, na posiedzeniach zwoływanych przez Kierownika Programu.

Rada Programowa pełni funkcje informacyjne, zapewniając transparentność procesu realizacji Programu oraz wykonuje kompetencje opiniotwórcze.

Na każde posiedzenie Rady Programowej Kierownik Programu przygotowuje roboczą informację na temat bieżących postępów z realizacji Programu.

Kierownik Programu może przedłożyć Radzie Programowej do zaopiniowania projekt każdej istotnej decyzji Zespołu Zarządzającego.

Obligatoryjnie, zaopiniowaniu przez Radę Programową podlegają:

- a) projekty rocznych planów wdrażania programu,
- b) projekty rocznych raportów z realizacji Programu,
- c) projekty zmiany Programu.

B. Jednostki zaangażowane w realizację Programu

W realizację poszczególnych priorytetów i działań RPS zaangażowane będą jednostki odpowiedzialne za realizację. Główne zadania tych jednostek obejmą m.in.:

- nadzór nad prawidłową realizacją celów Programu,
- realizacja zadań wynikających z rocznych planów wdrażania Programu,
- udział w przygotowaniu rocznych raportów z realizacji Programu,
- zapewnienie prawidłowej i terminowej realizacji zobowiązań Samorządu Województwa,
- udział w realizacji zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych,
- udział w Zespole Zarządzającym i Radzie Programowej Programu.

W ramach RPS Transport funkcje jednostek odpowiedzialnych za realizację pełnić będą następujące instytucje:

Priorytet	Działanie	Jednostka odpowiedzialna za realizację
1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Departament Infrastruktury UMWP
	1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Departament Infrastruktury UMWP
	1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	Departament Infrastruktury UMWP
	1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	Departament Infrastruktury UMWP

1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego	Departament Infrastruktury UMWP
	1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	Departament Infrastruktury UMWP
1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	1.3.1. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	Departament Infrastruktury UMWP
	1.3.2. Kampanie promujące transport zbiorowy	Departament Infrastruktury UMWP
2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	2.1.1. Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi	Zarząd Dróg Wojewódzkich
	2.1.2. Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta poprawiającej jego dostępność zewnętrzną	Zarząd Dróg Wojewódzkich
2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	2.2.1. Przebudowa istniejących dróg lokalnych stanowiących dowiązanie do sieci dróg krajowych w sieci TEN-T	Zarząd Dróg Wojewódzkich
	2.2.2. Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczenia funkcjonalnego	Zarząd Dróg Wojewódzkich
2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	2.3.1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego
	2.3.2. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych	Departament Infrastruktury UMWP
3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych	3.1.1. Rozwój portów lotniczych, w szczególności Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Departament Rozwoju Gospodarczego UMWP
	3.1.2. Rozwój infrastruktury portów morskich	Departament Rozwoju Gospodarczego UMWP
3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	3.2.1. Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym	Zarząd Dróg Wojewódzkich
	3.2.2. Zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego w systemie multimodalnym.	Departament Infrastruktury UMWP

C. Koordynacja Programu z pozostałymi RPS

Zgodnie z *Planem zarządzania SRWP* za zapewnienie spójności oraz komplementarności przygotowania Programów oraz koordynację ich realizacji odpowiada Zespół Sterujący Strategią. W skład Zespołu wchodzi: Koordynator Strategii (przewodniczący), Kierownicy RPS oraz Dyrektorzy DPR, DEFS, DPROW, DF i DO.

Do kluczowych zadań Zespołu związanych z koordynacją pomiędzy Programami należy zaliczyć:

- okresową analizę i ocenę realizacji Programów,
- formułowanie propozycji zmian w treści Programów,
- formułowanie rekomendacji o charakterze horyzontalnym,
- określenie standardów dotyczących realizacji Programów.

D. Zasady i warunki wykorzystania Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych

Jedną z form realizacji RPS są Zintegrowane Porozumienia Terytorialne (ZPT). Są one adresowane do obszarów funkcjonalnych i stanowią negocjacyjne narzędzie selekcji i realizacji przedsięwzięć istotnych dla rozwoju regionu. Harmonijny rozwój obszarów funkcjonalnych uzależniony jest od koordynacji działań wielu podmiotów, co wymaga podejścia partnerskiego i negocjacyjnego.

Program wnosi wkład w identyfikację wstępnej tematycznej oferty wsparcia adresowanej do poszczególnych typów obszarów funkcjonalnych, w ramach priorytetów, działań i typów przedsięwzięć objętych jego zakresem przedmiotowym.

Ustalenia wynikające z Programu, wraz z ustaleniami zawartymi w pozostałych RPS, stanowiąc będą punkt wyjścia dla przygotowania stanowiska negocjacyjnych samorządu województwa wobec partnerów reprezentujących poszczególne obszary funkcjonalne.

W celu identyfikacji obszarów tematycznych Programu wchodzących w zakres oferty wsparcia adresowanej do poszczególnych typów obszarów funkcjonalnych oraz określenia stopnia, w jakim poszczególne obszary tematyczne wdrażane będą w formule ZPT wzięto pod uwagę:

- zakres problemowy oraz lokalizację Obszarów Strategicznej Interwencji w relacji do lokalizacji poszczególnych typów obszarów funkcjonalnych;
- ustalenia zawarte w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 w Rozdziale IV. Wyzwania i cele, pkt. C Terytorialne ukierunkowanie Strategii wobec głównych obszarów funkcjonalnych*;
- stopień, w jakim skuteczne wdrażanie poszczególnych obszarów tematycznych Programu wymaga partnerskiej i ponadsektorowej współpracy w ramach zwartych obszarów funkcjonalnych, przekraczających granice pojedynczych jednostek samorządu terytorialnego;
- stopień, w jakim wdrażanie poszczególnych obszarów tematycznych Programu wymaga zintegrowanego podejścia, pozwalającego na łączenie różnych źródeł i form wsparcia na obszarze poszczególnych obszarów funkcjonalnych;

- specyfikę problemów charakterystycznych dla poszczególnych typów obszarów funkcjonalnych.

W formule ZPT, adresowanych do odpowiednich typów obszarów funkcjonalnych, będą wdrażane następujące obszary tematyczne Programu:

Typ obszaru funkcjonalnego	Obszar tematyczny	
	Priorytet/ Działanie	Typy przedsięwzięć
Obszar Metropolitalny Trójmiasta	Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	
	1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	wszystkie
	1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	wszystkie
	Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	
	1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego	wszystkie
	1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	wszystkie
	Priorytet 1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	
	1.3.1. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	a) integracja systemowa (taryfowo-biletowa)
	1.3.2. Kampanie promujące transport zbiorowy	wszystkie
	Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	
	2.3.2. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych	a) budowa, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu sterowania ruchem, w tym systemy

Typ obszaru funkcjonalnego	Obszar tematyczny	
	Priorytet/ Działanie	Typy przedsięwzięć
		centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu na kluczowych drogach, newralgicznych punktach miast wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej

obszar funkcjonalny Słupska	Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	
	1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	wszystkie
	1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	wszystkie
	Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	
	1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego	wszystkie
	1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	wszystkie
	Priorytet 1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	
	1.3.1. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	a) integracja systemowa (taryfowo-biletowa)
	1.3.2. Kampanie promujące transport zbiorowy	wszystkie
	Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	
	2.3.2. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych	a) budowa, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu sterowania ruchem, w tym systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu na kluczowych drogach, newralgicznych punktach miast wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej

obszary funkcjonalne pozostałych miast o znaczeniu subregionalnym	Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	
	1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	wszystkie
	1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	wszystkie
	1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	wszystkie
	Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	
	1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego	wszystkie
	1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	wszystkie
	Priorytet 1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	
	1.3.1. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	a) integracja systemowa (taryfowo-biletowa)
	1.3.2. Kampanie promujące transport zbiorowy	wszystkie
	Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	
	2.1.1. Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi	wszystkie
	Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	
	2.3.2. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych	a) budowa, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu sterowania ruchem, w tym systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, systemy monitorowania ruchu na kluczowych drogach, newralgicznych punktach miast wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej

VI. RAMY FINANSOWE

Realizacja celów RPS Transport finansowana będzie z następujących źródeł:

- a) środki publiczne krajowe:
- budżetu województwa,
 - budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
 - jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych (GDDKiA, KZGW),
 - budżetu państwa,
 - państwowych funduszy celowych (Fundusz Kolejowy),
 - innych dostępnych instrumentów finansowych wsparcia publicznego,
- b) środki publiczne zagraniczne:
- środki pochodzące z budżetu UE w ramach Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybackiej,
 - kredyty międzynarodowych instytucji finansowych,
 - inne zagraniczne instrumenty finansowe,
- c) środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Łączna szacunkowa wartość środków dostępnych na realizację RPS Transport oscyluje w granicach 8,31 mld zł.

Szacunkowy podział środków na poszczególne priorytety i instrumenty finansowe:

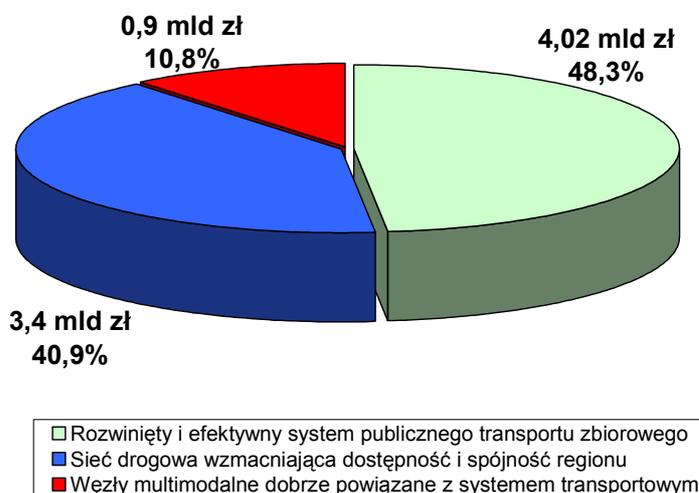
Cel szczegółowy / Priorytet	Udział priorytetu w całkowitym budżecie RPS	
	%	mln zł
Cel szczegółowy 1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego	48,3	4020
1.1 Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	27,6	2300
1.2 Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	19,2	1600
1.3 Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	1,4	120

Cel szczegółowy 2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu	40,9	3400
2.1 Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	25,2	2100
2.2 Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójności województwa	12,0	1000
2.3 Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	3,6	300
Cel szczegółowy 3. Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym	10,8	900
3.1 Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych	4,8	400
3.2 Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	6,0	500
Razem	100,0	8300

Łączna wartość środków w wyżej przedstawionej tabeli określa możliwe do zmobilizowania publiczne wydatki rozwojowe w zakresie tematycznym Programu.

Kwota ta nie wynika więc ze zobowiązań finansowych podjętych przez podmioty zaangażowane w realizację Programu.

Struktura budżetu RPS w podziale na cele szczegółowe



W ramach RPS zidentyfikowano 14 przedsięwzięć strategicznych o szacunkowej łącznej wartości 4,2 mld zł. Około 625 mln zł (14,9%) tej kwoty finansowana będzie ze środków własnych Samorządu Województwa Pomorskiego.

Priorytet	Liczba przedsięwzięć strategicznych	Wartość całkowita Przedsięwzięć (mld zł)	W tym udział środków z budżetu SWP (mld zł)
1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	3	1,6	0
1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	2	1,1	0,275
1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	1	0,1	0,1
2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	4	0,8	0,2
2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójności województwa	1	0,1	0
2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	1	0,2	0
3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych	1	0,1	0
3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	1	0,2	0,05
SUMA	14	4,2	0,625

VII. SYSTEM MONITOROWANIA I OCENY REALIZACJI

Proces monitorowania i oceny Programu będzie elementem Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji (PSME). Zgodnie ze *Szczegółową koncepcją działania PSME*⁵, obejmie wykorzystanie szeregu narzędzi służących do opracowania **raportów z realizacji i raportów ewaluacyjnych Programu**.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Programu będą:

- a) **baza informacji i wskaźników** określonych na poziomie celu głównego, celów szczegółowych i priorytetów z roczną (co do zasady) częstotliwością pomiaru. Każdy wskaźnik oprócz wartości będzie zawierać metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych.
- b) **badania, ewaluacje, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy**, służące zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem i ewaluacją RPS. Jeśli w wyniku badania sformułowano rekomendacje, ich wdrażanie podlega procedurze zarządzania rekomendacjami opisaną w *Szczegółowej koncepcji działania PSME*.

Za uruchomienie i funkcjonowanie bazy wskaźników i informacji odpowiada Kierownik Programu.

Podstawą monitorowania i ewaluacji Programu będą **raporty z realizacji Programu**. Zakłada się, że będą one zawierać stały zakres informacji, w tym obejmą m.in.:

- a) analizę trendów społeczno-gospodarczych zachodzących w województwie, w zakresie wynikającym z Programu,
- b) narzędzia realizacji Programu,
- c) ocenę postępu realizacji celów i priorytetów Programu,
- d) analizę zmian wartości założonych wskaźników,
- e) analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć; ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach Programu,
- f) ocenę postępu realizacji zobowiązań SWP w zakresie Programu, wynikających ze SRWP,
- g) wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji Programu,
- h) rekomendacje w zakresie planowanych działań.

Raporty z realizacji Programu będą sprawozdaniami sporządzanymi raz w roku, za które odpowiedzialny będzie Kierownik RPS⁶. Raporty będą przekazywane Koordynatorowi Strategii nie później niż przed końcem I połowy bieżącego roku, za rok poprzedni. Oprócz informacji obejmujących miniony rok, powinny odnosić się również do danych z poprzednich raportów tak, aby możliwa była ocena postępów realizacji Programu od początku jego realizacji.

⁵ Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 290/232/13 z dnia 21 marca 2013 r.

⁶ Na podstawie Zarządzenia Marszałka Województwa Pomorskiego Nr 47/12 z dnia 6 grudnia 2012 r.

Bardzo ważną rolę w procesie wdrażania Programu będą odgrywały badania ewaluacyjne, których wyniki, wraz z ewentualnymi rekomendacjami, będą przedstawione w **raportach z ewaluacji Programu**. Będą one dotyczyć zarówno sprawności systemu wdrażania Programu, jak też wpływu jego realizacji na rozwój regionu i osiągnięcie celów SRWP.

Raporty z realizacji Programu oraz raporty ewaluacyjne Programu, będą opiniowane przez Pomorskie Forum Terytorialne, a następnie akceptowane przez ZWP, po rekomendacji ZSS.

Analizy, opracowania, badania (w tym ewaluacyjne) oraz inne przedsięwzięcia wspierające monitorowanie i ocenę realizacji Programu, będą zgłaszane do **planów działań PSME**, ściśle powiązanych z budżetem województwa pomorskiego, a w przypadku działań wieloletnich również z Wieloletnią Prognozą Finansową.

W związku z finansowaniem Programu skorelowanym z funduszami UE w latach 2014+, w monitorowanie i ewaluację programu oprócz departamentów wiodących i współpracujących, zaangażowane będą również departamenty wdrażające programy operacyjne obejmujące środki unijne, a także departamenty właściwe ds. finansów i organizacji.