



ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Regionalny Program Strategiczny

w zakresie transportu

Mobilne Pomorze

SPIS TREŚCI

Wykaz użytych skrótów	4
Wprowadzenie.....	6
I. CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA.....	8
1. Wnioski z analizy sytuacji w obszarze transportu.....	8
2. Analiza SWOT.....	17
3. Wyzwania.....	18
II. CZĘŚĆ PROJEKCYJNA.....	19
1. Cele, Priorytety i Działania.....	19
2. Realizacja Zobowiązań SWP zapisanych w SRWP 2020.....	48
III. SYSTEM REALIZACJI.....	49
1. Kompetencje i odpowiedzialność kluczowych aktorów.....	49
2. Koordynacja z pozostałymi RPS.....	53
3. Aktualizacja	55
4. Zasady i warunki wykorzystania Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych	56
5. Ramy finansowe.....	58
6. System monitorowania i oceny realizacji.....	61
IV. ZAŁĄCZNIKI	63
Załącznik 1. Charakterystyka przedsięwzięć strategicznych	63
Załącznik 2. Wnioski z oceny ex-ante Programu	70
Załącznik 3. Słownik kluczowych pojęć	73

WYKAZ UŻYTYCH SKRÓTÓW

DF	Departament Finansów
DIF	Departament Infrastruktury
DO	Departament Organizacji
DRG	Departament Rozwoju Gospodarczego
DW	droga wojewódzka
DK	droga krajowa
GA	<i>General Aviation (Lotnictwo ogólne)</i> – obejmuje każde lotnictwo za wyjątkiem wojskowego, regularnych połączeń lotniczych, taksówek powietrznych (air taxi) oraz czarterów
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GTC	Gdańsk Transport Company SA
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GUS BDL	Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych
ILS	<i>instrument landing system</i> – radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności
IST	Inteligentne Systemy Transportowe
JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
KWP	Komenda Wojewódzka Policji
OMT	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna
PKP PLK SA	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PKP SKM	Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
PRBRD	Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PSME	Pomorski System Monitoringu i Ewaluacji
RPS	Regionalny Program Strategiczny
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SWOT	Analiza SWOT – Mocne strony, Słabe strony, Szanse, Zagrożenia (ang. <i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>)
SWP	Samorząd Województwa Pomorskiego
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TSL	Transport, Spedycja, Logistyka

TEU	jednostka standardowa dla przeliczania kontenerów o różnej pojemności i do opisywania pojemności statków i terminali kontenerowych (dwudziestostopowa jednostka ekwiwalentna). 1 TEU = 1 kontener 20-stopowy
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku
WITD	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
ZDW Gdańsk	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
ZPT	Zintegrowane Porozumienia Terytorialne
ZSS	Zespół Sterujący Strategią
ZWP	Zarząd Województwa Pomorskiego

WPROWADZENIE

1. Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu, dalej określany nazwą *RPS Mobilne Pomorze* lub słowem 'Program', jest jednym z sześciu zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, dalej zwanej SRWP, uchwalonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 września 2012 r. (uchwała nr 458/XXII/12).
2. Podstawę prawną do opracowania Programu w zakresie transportu, poza uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 458/XXII/2012 z dnia 24 września 2012 r., stanowią: ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa.
3. Program pełni wiodącą rolę w konkretyzacji i realizacji wynikających z zapisów SRWP działań Samorządu Województwa Pomorskiego w takich obszarach tematycznych, jak transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych.
4. Program, jako jeden z sześciu dokumentów wiodących w realizacji SRWP, należy do podstawowych punktów odniesienia decydujących o kształcie przyjmowanych na poziomie Województwa Pomorskiego programów operacyjnych, a także ukierunkowaniu środków ujmowanych po stronie wydatków rozwojowych w budżecie województwa.
5. Zakres tematyczny Programu obejmuje jeden cel operacyjny SRWP i trzy kierunki działań SRWP. Osiągnięciu celu operacyjnego SRWP mają służyć działania rozwojowe, które w sposób wyselekcjonowany i zhierarchizowany wskazane zostały w części projekcyjnej dokumentu.

RPS W ZAKRESIE TRANSPORTU	
Cel operacyjny z SRWP	Kierunek działania z SRWP
Sprawny system transportowy	Rozwój systemów transportu zbiorowego
	Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem
	Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu

6. Program prezentuje wynikającą ze SRWP politykę rozwoju w zakresie rozwoju systemów transportu zbiorowego, dostępności peryferyjnych części regionu i efektywnych powiązań węzłów multimodalnych z systemem transportowym regionu, a także zawiera listę przedsięwzięć strategicznych, w tym wynikających ze zobowiązań Samorządu Województwa Pomorskiego zapisanych w SRWP.
7. W celu wdrożenia zasady zintegrowanego podejścia do rozwoju w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym, Program określa zróżnicowaną terytorialnie politykę rozwoju województwa w poszczególnych działaniach rozwojowych dotyczących obszaru tematycznego objętego dokumentem.

8. Projekt Programu, przyjęty Uchwałą Nr 325/234/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 28 marca 2013 r., zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2006 Nr 227 poz. 1658 z późn. zm.) skierowany został do konsultacji społecznych, które trwały łącznie 61 dni (od 8 kwietnia do 7 czerwca 2013 r.). Raport z przebiegu konsultacji społecznych Programu przyjęty został Uchwałą Nr 782/264/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 4 lipca 2013 r.
9. Zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), projekt Programu podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było sporządzenie i przyjęcie przez Zarząd Województwa Pomorskiego – Uchwałą Nr 464/245/13 z dnia 9 maja 2013 r. – Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu. Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko trwały od 13 maja do 7 czerwca 2013 r.
10. Projekt Programu, zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, poddany został procedurze oceny ex-ante. Ocena ex-ante była realizowana przez zewnętrznego wykonawcę jednocześnie dla wszystkich 6 regionalnych programów strategicznych.

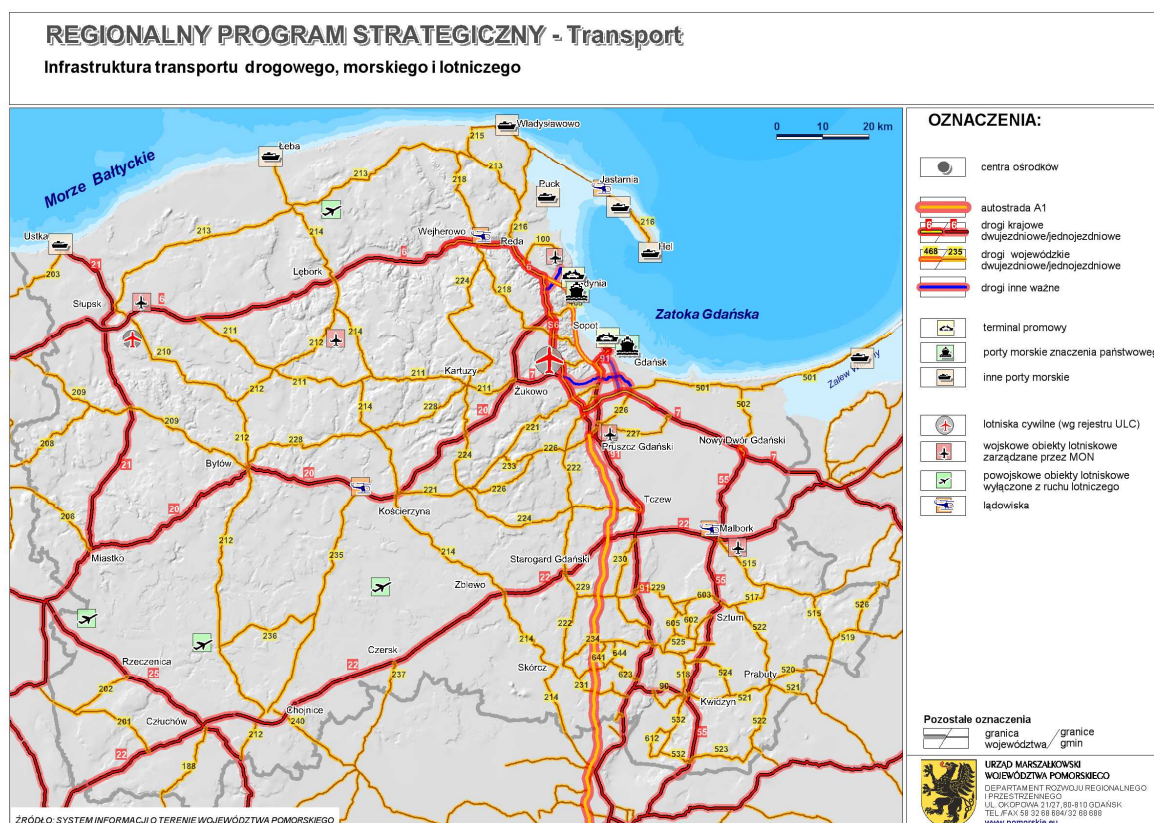
I CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

1. WNIOSKI Z ANALIZY SYTUACJI W OBSZARZE TRANSPORTU

Spójność i dostępność transportowa

1. Podstawowa infrastruktura transportowa województwa tworzy układy pasmowe wschód-zachód i północ-południe, z węzłami transportowymi w portach morskich i lotniczych (Rys.1). Gęstość sieci drogowej i kolejowej w województwie odpowiada strukturze osadniczej województwa, natomiast parametry funkcjonalne i techniczne tych sieci nie są dostosowane do jakościowych i ilościowych potrzeb transportowych.
2. Obecna zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa województwa pomorskiego jest jednym z czynników ograniczających 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 przewozów, niską często jakością oferowanych usług oraz niedopasowaniem oferty do potrzeb związanych z dostępem do usług publicznych i rynku pracy. Słaba dostępność zewnętrzna utrudnia możliwości rozwoju i umacniania pozycji regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym, a także innych kreujących dużą wartość dodaną. Szczególnie narażone na negatywne skutki niskiej jakości systemu transportowego są obszary zachodniej i południowo-zachodniej części województwa.

1. Rozmieszczenie infrastruktury transportu drogowego, morskiego i lotniczego



3. Zły stan techniczny sieci dróg w województwie oraz infrastruktury kolejowej wywołuje szereg negatywnych skutków dla społeczeństwa i gospodarki województwa, w tym: ograniczenie dostępności transportowej metropolii, miast powiatowych oraz obszarów turystycznych, zagrożenie zdrowia i życia w ruchu drogowym i pogorszenie stanu środowiska, zwłaszcza w miastach.

Podsystem transportu drogowego

4. Podsystem transportu drogowego to obecnie najważniejszy podsystem pomorskiego transportu towarowego, 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.).
5. W ostatnich latach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła wiele ważnych przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach krajowych w województwie pomorskim (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 także wiele 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.
6. 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 Koczały 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 oraz dalsza przebudowa dróg krajowych 20, 21 i 22 z budową obwodnic miast.
7. 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.

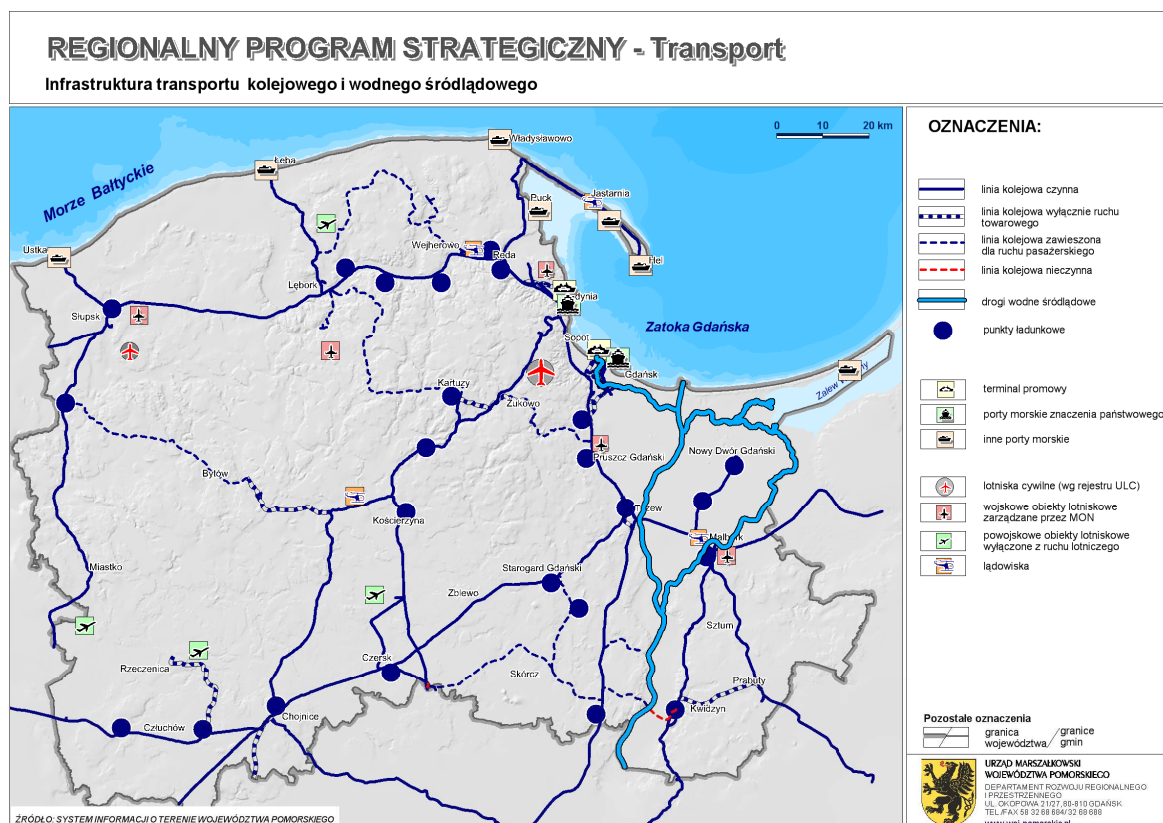
8. Zauważalnym problemem jest występowanie rozbieżności pomiędzy nominalną i rzeczywistą (określoną w postaci przypisanej kategorii) funkcją niektórych dróg publicznych a ich parametrami technicznymi. Przykładem jest duża gęstość dróg wojewódzkich na Powiślu i ich lokalne znaczenie, a jednocześnie ponadregionalne 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.
9. W Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta 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 Gdańska. 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). Z przytoczonego powyżej opracowania wynika, że w przypadku obliczania kosztów (czas + paliwo), jakie ponoszą kierowcy spędzający czas w korkach roczny koszt na jednego kierowcę w roku 2011 wyniósł 2488 zł i jest wyższy o 132 zł niż w roku 2010.
10. Wielofunkcyjność dróg miejskich, poprzez brak segregacji 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 Zachodniej Trójmiasta poziom swobody ruchu wymagany na drogach ekspresowych osiągany jest poza godzinami szczytu.
11. 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.
12. Pozytywnym zjawiskiem jest obserwowana tendencja zmniejszania się w województwie pomorskim liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Jednakże w dalszym ciągu liczby wypadków, tj. 2763, jak i roczna liczba ofiar (3747 osób, w tym 179 zabitych w roku 2012) są wysokie.

Podsystem transportu kolejowego

13. 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: Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), E-65, kościerskiego i helskiego korytarza kolejowego, 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).
14. Regularne (całoroczne) pasażerskie połączenia kolejowe posiada jedynie 31 spośród 42 pomorskich miast, a nie mają ich takie ośrodki jak: Bytów (16,7 tys. mieszkańców), Kartuzy (14,9 tys. mieszkańców), Nowy Dwór Gdański, Gniew, Skarszewy, Dzierżgoń, Debrzno, Łeba, Nowy Staw, Skórcz i Krynica Morska.
15. 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 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. Trwające modernizacje, rewitalizacje linii kolejowych (E65, Kościerski, Helski Korytarz Kolejowy) powodują przejściowe ograniczenia możliwości przewozów pasażerskich i towarowych do i z OMT (do zakończenia robót).
16. Zauważana jest ograniczona przepustowość linii kolejowych leżących na terenie aglomeracji Trójmiasta. Na północy – odcinek linii kolejowej nr 202 (Rumia–Wejherowo–Łębork), 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, a także sprawnej obsługi portów. Do istotnych wyzwań inwestycyjnych w tym zakresie, warunkujących rozwój portów, należy przebudowa linii kolejowej nr 226 (Pruszcz Gdański–Gdańsk Port Północny) wraz z mostem przez Martwą Wisłę oraz utworzenie terminala intermodalnego na zapleczu aglomeracji (Zajączkowo Tczewskie).
17. Duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu (wg PKP PLK SA na Pomorzu istnieje około 1000 przejazdów, w tym około 160 kategorii A – strzeżonych). Największa liczba punktów kolizyjnych występuje na odcinku linii kolejowej nr 207 (Grudziądz–Kwidzyn–Malbork) oraz na linii kolejowej nr 213 (Reda–Hel).

18. 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 jednak chęć niektórych samorządów do przejmowania infrastruktury dworcowej, w tym jej przystosowanie do stworzenia węzłów integracyjnych.

2. Liniowa i punktowa infrastruktura kolejowa województwa pomorskiego



Podsystem publicznego transportu zbiorowego

19. W województwie pomorskim występuje dalece niewystarczająca integracja podsystemów systemu transportu zbiorowego i indywidualnego, zarówno w skali regionalnej, metropolitalnej, jak i lokalnej. Integrację tę należy rozumieć kompleksowo, jako obejmującą rozwiązania techniczne (infrastrukturalne i taborowe), organizacyjne, taryfowe, biletowe i informacyjne. Dla pomorskiej społeczności najtrudniejszy do zaakceptowania jest brak takiej integracji w sferze transportu miejskiego w aglomeracji trójmiejskiej.

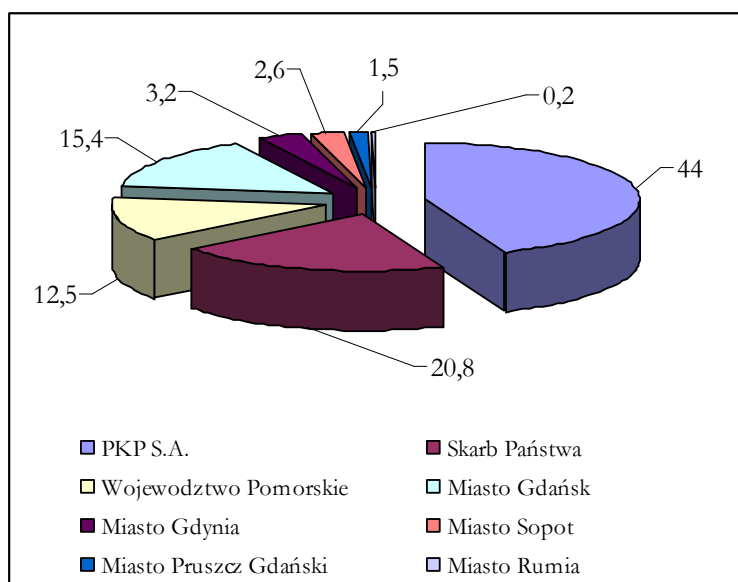
20. Większość miast i gmin posiadających dobre, regionalne powiązania transportem zbiorowym, koncentrowała się w północno-wschodniej części województwa. Głównymi czynnikami tego zgrupowania jest bliskość aglomeracji trójmiejskiej oraz dostęp do magistralnych tras kolejowych (wraz z PKP SKM). W zachodniej części województwa dobrymi powiązaniami 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).

21. 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.
22. Do korzystnych cech publicznego transportu miejskiego w województwie pomorskim należą:
 - wysoka zdolność przewozowa,
 - zróżnicowane usługi,
 - 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),
 - zwiększenie udziału transportu rowerowego w ogólnej liczbie odbywanych podróży poprzez: rozwój infrastruktury rowerowej (drogi rowerowe i infrastruktura towarzysząca) i rozwiązania systemowe dotyczące organizacji ruchu drogowego, sprzyjające poruszaniu się rowerem,
 - system szybkiej kolei miejskiej, spajający aglomerację z wydzieloną infrastrukturą (linia nr 250 Gdańsk–Rumia).
23. Obserwuje się systematyczny 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 trójmiejskiej udział ten obniżył się z 54,8% do 39,6%. Nastąpił także spadek miejskiej pracy przewozowej z około 59 do około 57 mln wozokm rocznie i spadek wielkości przewozów pasażerów z około 355 do 283 mln osób rocznie.
24. Zmniejsza się konkurencyjność oferty usługowej transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego. Wynika to m.in. z braku uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym – zwłaszcza w obszarach centralnych, słabej integracji, niedostosowania oferty przewozowej do postępującej urbanizacji obszarów peryferyjnych – zwłaszcza w południowych i zachodnich dzielnicach Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta
25. Brak długookresowej polityki województwa w zakresie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, określającej rolę spółek PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w obsłudze pasażerskiej województwa pomorskiego oraz zasady długookresowego planowania finansowania kolejowych przewozów pasażerskich, co skutkuje doraźnymi decyzjami wpływającymi na układ połączeń kolejowych na terenie województwa.

26. Niekorzystna struktura własnościowa PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. (Rys. 3): nadal w ponad 50% właścicielami Spółki są PKP SA i Skarb Państwa. Działający na szczeblu regionalnym operator i zarządca linii kolejowej nie powinien być zależny od decyzji organów szczebla centralnego, które mogą być sprzeczne z działaniami organów samorządowych i podmiotów lokalnych. Aktualnie województwo pomorskie posiada także 7,1% udziałów w Przewozy Regionalne Sp. z o. o.

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



27. Zarówno wojewódzkie przewozy kolejowe, jak i przewozy drogowe, wykonywane są w dużej części przy użyciu przestarzałego taboru, co ma istotny wpływ na komfort i bezpieczeństwo podróżnych.

Podsystemy transportu wodnego

28. W województwie pomorskim zlokalizowane są dwa duże nowoczesne morskie porty handlowe w Gdańsku i Gdyni¹, przeładowujące 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 przeładowywanych kontenerów. Ponadto porty w Gdańsku i Gdyni znajdują się na liście portów morskich sieci bazowej TEN-T, jako obiekty kategorii A. Obecnie w trójmiejskich portach realizowane i planowane są inwestycje w rozbudowę infrastruktury portowej oraz budowę i rozbudowę nowych terminali przeładunkowych. Należy zwrócić szczególną uwagę na rozbudowę ich zaplecza logistycznego, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej

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 przeładunkowej. Wyjątek stanowi Port w Ustce, który w ostatnim czasie zwiększa działalność przeładunkową oraz obsługuje międzynarodową promową żeglugę pasażerską. Pomimo iż małe porty posiadają duży potencjał infrastrukturalny w odniesieniu do infrastruktury portowej (długość nabrzeży, tereny portowe), to borykają się z utrudnieniami w dostępie do portów i 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.

części portu w Gdyni. Inwestycje te są kluczowe dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej. Pomimo światowego kryzysu gospodarczego, pozytywnie kształtują się prognozy przeładunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Szacuje się, iż obroty kontenerowe trójmiejskich terminali będą oscylować na poziomie 1,9 mln TEU w roku 2013, a za dwa lata przekroczyć 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.

29. Poprawiła się dostępność portów od strony morza i lądu (w bliskim ich sąsiedztwie), chociaż nadal jest to główny czynnik ograniczający dalszy wzrost przeładunków. Zdecydowanym problemem jest niska dostępność portów transportem kolejowym i brak 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 jest to stan daleki od pożądanego. Do problemów morskich portów należy zapewnienie odpowiedniej przepustowości dla przewozu ładunków masowych i skonteneryzowanych, co jest kluczowe dla dalszego ich rozwoju (transport kolejowy realizuje jedynie około 30–35% przewozów lądowych na zapleczu portów w Gdańsku i Gdyni, podobny udział ma transport rurociągowy). Poza tym wewnętrzny port w Gdańsku posiada zdekapitalizowaną i zniszczoną infrastrukturę (nabrzeża, baseny, urządzenia przeładunkowe, zaplecze logistyczne itp.). Rozwiązaniem dla problemu obsługi portów transportem kolejowym powinno być wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej do utworzenia tzw. suchych portów (np. w Zajączkowie Tczewskim).
30. Żegluga przybrzeżna i śródlądowa nie stanowi elementu 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.
31. Pomimo istnienia na obszarze województwa śródlądowych dróg wodnych (E 40 i E 70), przewozy towarów transportem wodnym nie odgrywają istotnego znaczenia. Przyczynia się do tego zarówno brak kompleksowej polityki państwa (w tym ratyfikacja Europejskiej Konwencji AGN – porozumienie o głównych, śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia). Niemniej zauważalna jest perspektywa rozwoju w przewozach śródlądowych i morskich w relacji: porty Trójmiasta i Elbląg z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Podsystem transportu lotniczego

32. W obrębie aglomeracji trójmiejskiej funkcjonuje Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy², który jest częścią systemu transportowego, stanowiąc element transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Oferuje usługi rejsowe i czarterowe, usługi przewoźników

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

tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. W 2012 roku obsłużył 2,9 mln pasażerów, zaś prognozy na rok 2015 i 2020 wskazują odpowiednio: 3,1 mln oraz 4,3 mln podróżnych. Z uwagi na uwarunkowania klimatyczne, zwłaszcza w okresie wczesnowiosennym i późnojesiennym, konieczne jest dostosowanie systemów nawigacji do odpowiednich standardów (II klasa ILS). W celu poprawy dostępności operacyjnej lotniska z punktu widzenia przewoźników (pasażerów oraz cargo), a także przepustowości infrastruktury lotniczej, konieczne są dalsze inwestycje – w tym rozbudowa multimodalnego węzła poprzez włączenie lotniska do sieci regionalnego systemu transportowego.

33. Budowa i uruchomienie w 2015 r. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej dowożącej pasażerów z centrum aglomeracji (Gdańsk, Gdynia) oraz z Kaszub przyczyni się do poprawy dostępności do lotniska i wpłynie na wzrost atrakcyjności terenów wokół portu lotniczego.
34. Świadczenie usług dla lotnictwa biznesowego i ogólnego (GA) może odbywać się także na innych obiektach infrastruktury lotniczej w regionie, wpisanych do rejestru ULC. Istotną rolę w rozwoju sieci lotnisk w województwie pomorskim może mieć w przyszłości lotnisko Gdynia – Kosakowo.

2. ANALIZA SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<u>INFRASTRUKTURA</u> 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 <u>RYNKI TRANSPORTOWE</u> 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	<u>INFRASTRUKTURA</u> 1. występowanie wąskich gardel i brakujących ogniw 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 <u>RYNKI TRANSPORTOWE</u> 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. znaczna liczba ofiar wypadków drogowych 6. wysoka uciążliwość transportu dla środowiska naturalnego
SZANSE	ZAGROŻENIA
<u>INFRASTRUKTURA</u> 1. duże możliwości poprawy czasowej dostępności Regionu 2. dobre perspektywy rozwoju dróg ekspresowych w województwie 3. dobre warunki dla renesansu infrastruktury kolejowej 4. jasna perspektywa rozwoju systemów inteligentnych w transporcie 5. potencjał integracji różnych rodzajów infrastruktury <u>RYNKI TRANSPORTOWE</u> 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	<u>INFRASTRUKTURA</u> 1. utrzymywanie się barier w procesie modernizacji infrastruktury 2. tworzenie się konkurencyjnego potencjału portowego za granicą 3. niedocenywanie rozwiązań innowacyjnych w infrastrukturze 4. wprowadzenie nowych infrastrukturalnych rygorów ekologicznych 5. zmniejszenie środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne <u>RYNKI TRANSPORTOWE</u> 1. agresywna konkurencja zagranicznych podmiotów TSL 2. dalsze wzmacnianie się motoryzacji indywidualnej 3. deficyt transportowych kadr pracowniczych 4. załamanie tranzytu przez porty morskie 5. reorientacja światowego obrotu kontenerowego

3. WYZWANIA

Najważniejsze wyzwania stojące przed województwem pomorskim do roku 2020 w obszarze transportu to:

1. **Zrównoważenie struktury podróży (mobilności)** przez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem.
2. **Zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży** poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.
3. **Zwiększenie efektywności i sprawności podstawowej sieci** (drogowej i kolejowej) odpowiadającej potrzebom społecznym i gospodarczym regionu oraz podjęcie działań na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego.
4. **Zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników transportu** oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.
5. **Zwiększenie dostępności transportowej województwa w skali międzynarodowej**, zwłaszcza w powiązaniach z krajami Unii Europejskiej i obszarami metropolitalnymi Regionu Morza Bałtyckiego, przy jednoczesnym wykorzystaniu potencjału położenia w obszarze transeuropejskich korytarzy i węzłów transportowych.

Powyższe wyzwania determinują wybór celów, priorytetów i działań w ramach Programu.

II. CZĘŚĆ PROJEKCYJNA

1. CELE, PRIORYTETY I DZIAŁANIA

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu wskazuje 3 cele szczegółowe, mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu tematycznym odpowiadającym Kierunkom Działań zapisanym w Celu Operacyjnym 3.1. SRWP 2020. Są one konkretyzowane przez 7 Priorytetów oraz 17 działań

CEL GŁÓWNY SPRAWNY SYSTEM TRANSPORTOWY		
CEL SZCZEGÓŁOWY 1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego	CEL SZCZEGÓŁOWY 2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu	CEL SZCZEGÓŁOWY 3. 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 powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym Regionu
	Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa	
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	Priorytet 3.2. Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych

CEL GŁÓWNY

Sprawy system transportowy

Zapewnienie elementarnych warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju wymaga podejmowania szeregu działań związanych z tworzeniem warunków do 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 poprawy warunków dostępności zewnętrznej i spójności transportowej województwa.

Obecnie system transportu zbiorowego ogranicza dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Na czoło wyzwań w tym zakresie wysuwają się: konieczność rozwoju infrastruktury transportowej oraz potrzeba integracji i koordynacji regionalnych podsystemów transportu zbiorowego – dla osiągnięcia efektu sprawności całego systemu.

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.

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Liczba stolic powiatów obsługiwanych przez transport kolejowy pasażerski (szt.)	17 (2011)	19	raz na rok	UMWP
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności transportem zbiorowym do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	46 (2011)	60	raz na 3 lata	Badanie
Odsetek ludności o co najmniej dobrej dostępności zbiorowym transportem do miasta powiatowego (%)	83 (2011)	90	raz na 3 lata	Badanie
Odsetek długości dróg wojewódzkich o dobrym i zadowalającym stanie technicznym (%)	47,8 (2011)	60	raz na 3 lata	ZDW Gdańsk
Liczba ofiar śmiertelnych na drogach w województwie pomorskim	179 (2012)	maks. 100	raz na rok	KRBRD
Średnie maksymalne stężenie tlenku węgla (CO) na obszarze Aglomeracji Trójmiejskiej ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1670 (2011)	1336	raz na rok	WIOŚ

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, niedostatkiem 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 zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkład jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- 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).

Zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego wynikające z SRWP

1. Utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego.

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Długość linii kolejowych, po których kursują pociągi pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego (km)	900 (2012)	920	raz w roku	Zarządcy linii kolejowych
Liczba miast i miejscowości (sołectw) obsługiwanych przez transport zbiorowy (szt.)	1324 (2011)	utrzymanie	raz na 3 lata	Badanie
Długość czynnych tras tramwajowych i trolejbusowych (km)	97,9 (2012)	100,0	raz na rok	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w publicznym transporcie zbiorowym (przewozy kolejowe, drogową komunikacją regionalną, komunikacją miejską) (mln)	373 (2011)	380	raz na rok	GUS

Priorytet 1.1.

Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego

Rozwój 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), – integracji systemów transportu zbiorowego w oparciu o zmodernizowane i zbudowane zespoły węzłów przesiadkowych, – rozwój infrastruktury rowerowej w powiązaniu z węzłową infrastrukturą transportu zbiorowego.	
Kluczowi partnerzy	1. PKP PLK S.A., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz inni zarządcy infrastruktury transportowej, służącej organizacji transportu publicznego, i inne podmioty budujące lub zarządzające regionalną infrastrukturą transportową 2. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz spółki z udziałem jednostek samorządu terytorialnego 3. związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego 4. podmioty działające w oparciu o umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym
Źródła finansowania	– 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 – inne programy pomocowe – Fundusz Kolejowy – rezerwa budżetu Państwa – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń – środki własne podmiotów budujących lub zarządzających regionalną infrastrukturą transportową
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Modernizacja kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Chorzów Batory –Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard Szczeciński) i nr 203 (Tczew–Kostrzyn). 2. Objęcie procedurą kontraktu terytorialnego istotnego strumienia środków dystrybuowanych przez Fundusz Kolejowy. 3. Wsparcie PKP PLK SA w zakresie przygotowania projektów modernizacji linii kolejowych służących powiązaniom wewnątrzregionalnym. 4. Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, polegająca na dopuszczeniu możliwości złożenia wniosku o ustalenie lokalizacji linii kolejowej także przez innego zarządcę niż PKP PLK SA. 5. Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (w tym elektryfikacja linii kolejowej nr 214 oraz odcinka linii kolejowej nr 229 Glinicz–Kartuzy).

Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	1. Infrastruktura korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim (Bałtyk–Adriatyk, Północny/Nadmorski). 2. Infrastruktura korytarzy krajowych (Pojezierny – oparty o drogę krajową nr 22 i linię kolejową nr 203 oraz Pomorza Środkowego – oparty o drogę krajową nr 11 i linię kolejową nr 405). 3. Kluczowe międzyregionalne powiązania transportowe (drogowe i kolejowe).
--	--

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Wybudowane, zmodernizowane lub zrewitalizowane linie kolejowe (km)	0	20	raz na 2 lata	Zarządcy linii kolejowych
Liczba utworzonych węzłów integracyjnych transportu pasażerskiego (szt.)	0	10	raz na 2 lata	Organizatorzy/przewoźnicy publicznego transportu zbiorowego
Długość tras rowerowych w gminach miejskich (km)	390 (2012)	500	raz na 2 lata	GUS BDL
Wskaźniki rezultatu				
Przewozy pasażerów komunikacją miejską (mln)	293 (2011)	295	raz na rok	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich (mln)	46 (2012)	51	raz na rok	Operatorzy publicznych kolejowych przewozów pasażerskich

Działanie 1.1.1.	Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa, rozbudowa i przebudowa torów szlakowych i stacyjnych, w tym: a) budowa, przebudowa, remont lub rozbudowa kolejowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty; b) budowa, rozbudowa i przebudowa obiektów obsługi podróżnych na stacjach i przystankach osobowych, w tym perony, wiaty; c) budowa, przebudowa bocznicy i stacji postojowych. 2. Elektryfikacja linii kolejowych. 3. Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych dla podniesienia kategorii przejazdu, budowa/przebudowa skrzyżowań dwupoziomowych z drogami publicznymi, budowa/przebudowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych. 4. Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. jakość przestrzeni 3. efekt środowiskowy 4. potrzeby grup defaworyzowanych i wykluczonych. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. innowacyjność.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>, 2. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. kryterium ruchowe – maksymalne dobowe potoki pasażerów.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: –
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 Łębork–Łeba, nr 405 Szczecinek–Ustka). 2. Pakiet przedsięwzięć dotyczących rozwoju systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia–Wejherowo oraz elektryfikacja budowanej sieci pn. Pomorska Kolej Metropolitalna: Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201).

Działanie 1.1.2.	Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu kolejowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą o charakterze aglomeracyjnym na liniach lokalnych, w tym układów torowych na szlakach, stacjach / torach postojowych, bocznicach. 2. 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. 3. Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu trolejbusowego i autobusowego, w tym pętli, tworzenie wydzielonych pasów ruchu, zatok przystankowych. 4. Budowa, rozbudowa, przebudowa trakcji, sieci energetycznych i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych. 5. 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).
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. jakość przestrzeni 3. efekt środowiskowy 4. potrzeby grup defaworyzowanych i wykluczonych. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. innowacyjność.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z strategiami gospodarki niskoemisyjnej JST.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo.
	Uszczegółowienie OSI: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne ośrodka regionalnego i subregionalnych.
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 1.1.3.	Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa nowej, rozbudowa, przebudowa węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego (np. stacje i przystanki kolejowe wraz z obiektami dworcowymi służącymi obsłudze pasażerów, dworce i przystanki innych podsystemów transportu zbiorowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów, systemy parkingowe typu „Park & Ride”, oraz „Bike & Ride”).

Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. jakość przestrzeni 3. efekt środowiskowy, 4. potrzeby grup defaworyzowanych i wykluczonych. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społecznej 2. innowacyjność.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z strategiami gospodarki niskoemisyjnej JST.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne ośrodka regionalnego i subregionalnych
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 1.1.4.	Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa i modernizacja dróg, ścieżek, tworzenie tras rowerowych o charakterze transportowym, stanowiących powiązania z punktami integracyjnymi „Bike & Ride”.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. jakość przestrzeni 3. efekt środowiskowy 4. potrzeby grup defaworyzowanych i wykluczonych. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. innowacyjność.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z strategiami gospodarki niskoemisyjnej JST.

Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne ośrodka regionalnego i subregionalnych
Przedsięwzięcia strategiczne	–
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego transportu 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 podnoszące jakość transportu zbiorowego będą polegać na: – zakupie lub modernizacji taboru regularnego transportu zbiorowego, – rozwoju innowacyjnych systemów służących zarządzaniu ruchem ulicznym oraz transportem zbiorowym. Zaprogramowanym przedsięwzięciom inwestycyjnym towarzyszyć powinny działania poprawiające efektywność zarządzania transportem zbiorowym, przejawiające się: – 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 promocję transportu zbiorowego i propagowanie indywidualnej mobilności aktywnej.	
Kluczowi partnerzy	1. zarządcy infrastruktury kolejowej w tym PKP PLK SA 2. podmioty budujące lub zarządzające infrastrukturą transportową (dworce, stacje, przystanki) 3. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego 4. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz spółki z udziałem jednostek samorządu terytorialnego 5. związki i stowarzyszenia 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 7. organizacje pozarządowe i przedsiębiorstwa
Źródła finansowania	– 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 – inne programy pomocowe – Fundusz Kolejowy

	– rezerwa budżetu Państwa – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń – środki własne operatorów publicznego transportu zbiorowego
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Polityka państwa obligująca zarządców infrastruktury kolejowej do wprowadzenia wieloletnich cenników stawek dostępu do infrastruktury. 2. Stworzenie mechanizmów współzarządzania infrastrukturą kolejową o znaczeniu regionalnym przez Rząd i jednostki samorządu terytorialnego.
Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	–

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Zakupione pasażerskie pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym lub spalinowym (szt.)	0	30	raz na 2 lata	Organizatorzy/przewoźnicy publicznego transportu zbiorowego
Zmodernizowane pasażerskie pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym lub spalinowym (szt.)	0	20	raz na 2 lata	Organizatorzy/przewoźnicy publicznego transportu zbiorowego
Wskaźniki rezultatu				
Przewozy pasażerów komunikacją miejską (mln)	293 (2011)	295	raz na rok	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w ramach kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich (mln)	46 (2012)	51	raz na rok	Operatorzy publicznych kolejowych przewozów pasażerskich
Liczba pasażerów korzystających z oferty zintegrowanego biletu metropolitalnego (mln)	6,9 (2012)	8,0	raz na rok	MZKZG

Działanie 1.2.1.	Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Zakup taboru regularnego transportu zbiorowego (szynowego, drogowego oraz wodnego). 2. Modernizacja taboru regularnego transportu zbiorowego (szynowego, drogowego oraz wodnego).

Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. innowacyjność 4. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z strategiami gospodarki niskoemisyjnej JST.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	1. Zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich. 2. Zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
Potencjalne przedsięwzięcie strategiczne	1. Zakup 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich.

Działanie 1.2.2.	Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Projekty z zakresu telematiki, poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze: a) systemy sygnalizacji akustycznej, b) systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna), c) systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, d) systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, e) systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line, f) systemy monitorowania bezpieczeństwa.

Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. innowacyjność 4. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z strategiami gospodarki niskoemisyjnej JST.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 1.2.3.	Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Integracja systemowa (taryfowo-biletowa). 2. Koordinacja rozkładów jazdy linii obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów. 3. Realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”. 4. Opracowania naukowe, badania, ekspertyzy mające na celu usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna. Stosowane jako preferencje: –
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: –
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo

	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 1.2.4.	Promocja transportu zbiorowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Kampanie informacyjne. 2. Kampanie promocyjne. 3. Kampanie edukacyjne.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. wzrost świadomości obywatelskiej 2. przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. innowacyjność 4. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: –
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: –
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 likwidację 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.

Zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego wynikające z SRWP

Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich.

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Średni czas dostępności drogowej Gdańska dla wszystkich gmin województwa (min.)	74 (2011)	70	raz na 3 lata	Badanie
Maksymalny czas dostępności drogowej Gdańska z siedziby gminy (min.)	149 (2011)	140	raz na 3 lata	Badanie
Średni czas dostępności drogowej miasta powiatowego dla wszystkich gmin powiatu (min.)	22 (2011)	20	raz na 3 lata	Badanie
Maksymalny czas dostępności drogowej miasta powiatowego z siedziby gminy (min.)	50 (2011)	45	raz na 3 lata	Badanie

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,
- przebudowie połączeń drogowych między miastami powiatowymi,
- wprowadzaniu rozwiązań zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu,
- prowadzeniu prac analitycznych i studialnych dotyczących sieci drogowej w województwie.

Kluczowi partnerzy	1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich 3. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne
Źródła finansowania	– 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 – inne programy pomocowe – Krajowy Fundusz Drogowy – środki własne jednostek samorządu terytorialnego
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Objęcie procedurą kontraktu terytorialnego istotnego strumienia środków dystrybuowanych przez Krajowy Fundusz Drogowy. 2. Włączenie do sieci dróg krajowych: – dróg wojewódzkich nr 235 i 214 (odcinek Kościerzyna–Łeba), – Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta, – Trasy Kwiatkowskiego (docelowo techniczne podniesienie nośności). 3. Budowa kluczowych dróg ekspresowych: S6 (Gdańsk–Szczecin), S7 (Gdańsk–Warszawa) wraz z obwodnicą metropolitalną. 4. Realizacja innych przedsięwzięć w ciągu dróg krajowych: budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT), budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi nr 20, przebudowa drogi nr 22 wraz z budową obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego, przebudowa drogi nr 21 (odcinek Słupsk–Ustka), 5. Budowa drogi ekspresowej S11 (Poznań–Koszalin), 6. Budowa obejścia północno-wschodniego miasta Słupska, jako powiązania węzła „Redzikowo” (S6) z DK nr 21, stanowiącego element Dużego Ringu Słupskiego.
Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	1. Infrastruktura korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim (Bałtyk–Adriatyk, Północny/Nadmorski). 2. Infrastruktura korytarzy o znaczeniu krajowym (Pojezierzy – oparty o drogę krajową nr 22 i linię kolejową nr 203 oraz Pomorza

	Środkowego – oparty o drogę krajową nr 11 i linię kolejową nr 405). 3. Koordynacja realizacji inwestycji na odcinkach stykowych dróg wojewódzkich.
--	---

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Długość zmodernizowanych i wybudowanych dróg, w tym obwodnic (km)	0	450	raz na 2 lata	ZDW Gdańsk
Wskaźniki rezultatu				
Liczba gmin objętych izochroną 60' dostępności drogowej do Trójmiasta (szt.)	80 (2011)	90	raz na 3 lata	Badanie

Działanie 2.1.1.	Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. 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. 2. Budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych i przejścia podziemne. 3. Analizy i prace studialne dotyczące struktury sieci drogowej województwa.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie. 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: –
	Specyficzne (dla RPS): Wylączność dla przedsięwzięć: 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 5. kryterium gotowości projektu do realizacji. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. poziom bezpieczeństwa wg EuroRAP 2. stan techniczny drogi.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut).

	Uszczegółowienie OSI: – połączenia drogowe pomiędzy miastami: Słupsk, Chojnice, Człuchów, Starogard Gdański, Kwidzyn, Malbork, Tczew, Kościerzyna, Lębork, Bytów, Wejherowo.
Przedsięwzięcia strategiczne	1. Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222, 222+229, 224, 226, 521, przebudowa DW nr 231 wraz z obwodnicą Skórcza). 2. Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 188, 212, 235, 515). 3. Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 203, 209, 211, 212, 214, 216, 221, 501, 502, budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu DW nr 214, budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211).

Działanie 2.1.2.	Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta, poprawiającej jego dostępność zewnętrzną
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. 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. 2. Budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych i przejścia podziemne. 3. Budowa wyposażenia technicznego dróg.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. kryterium 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 5. kryterium użytkowania drogi przez publiczny transport zbiorowy. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. poziom bezpieczeństwa wg EuroRAP 2. stan techniczny drogi.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut)
	Uszczegółowienie OSI: – Obszar Metropolitalny Trójmiasta

Przedsięwzięcia strategiczne	–
Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa będzie polegał na: – przebudowie połączeń drogowych (dróg lokalnych) komplementarnych (łączyących węzły drogowe) z projektowaną siecią dróg krajowych, – przebudowie połączeń drogowych (dróg lokalnych) łączących miasta powiatowe z ich otoczeniem.	
Kluczowi partnerzy	1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku 3. zarządcy dróg powiatowych 4. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne
Źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020 – inne programy pomocowe – krajowy Fundusz Drogowy – środki własne jednostek samorządu terytorialnego
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Przekazanie zarządzania Narodowym Programem Przebudowy Dróg Lokalnych na poziom samorządów województw.
Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	1. Koordynacja realizacji inwestycji na odcinkach stykowych dróg lokalnych.

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Długość zmodernizowanych i wybudowanych dróg (km)	0	300	raz na 2 lata	Zarządcy dróg
Wskaźniki rezultatu				
Liczba gmin o dostępności drogowej miasta powiatowego powyżej 30' (szt.)	21 (2011)	15	raz na 3 lata	Badanie

Działanie 2.2.1.	Przebudowa istniejących dróg lokalnych stanowiących dowiązanie do sieci dróg krajowych w sieci TEN-T
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. skrzyżowania, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg. 2. Budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty.

Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> 2. kryterium 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. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. poziom bezpieczeństwa wg EuroRAP 2. stan techniczny drogi.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut)
	Uszczegółowienie OSI: – drogi powiatowe na styku z węzłami na planowanych drogach krajowych
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 2.2.2.	Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg, w tym m.in. skrzyżowania, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg. 2. Budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: 1. kryterium 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 4. kryterium użytkowania drogi przez publiczny transport zbiorowy. Preferencje dla przedsięwzięć:

	1. poziom bezpieczeństwa wg EuroRAP 2. stan techniczny drogi.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – obszary poprawy dostępności drogowej do miasta powiatowego (ponad 30 minut)
	Uszczegółowienie OSI: – powiaty: słupski, bytowski, człuchowski, kościerski, kartuski, wejherowski, starogardzki, sztumski
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Priorytet 2.3.

Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej

Działania polegające na wspomaganiu efektywności i wzroście bezpieczeństwa sieci drogowej będą polegały na:

- 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,
- poprawie stanu bezpieczeństwa na drogach poprzez doposażenie podmiotów Zintegrowanego Systemu Ratownictwa woj. pomorskiego w sprzęt ratownictwa drogowego.

Kluczowi partnerzy	1. zarządcy infrastruktury transportowej 2. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne 3. związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego 4. Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku 5. Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku 6. Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 7. Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Słupsku 8. podmioty Zintegrowanego Systemu Ratownictwa Województwa Pomorskiego 9. uczelnie wyższe i jednostki badawczo-rozwojowe 10. operatorzy transportu pasażerskiego i towarowego
Źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020 – inne programy pomocowe – inne środki pozostające w dyspozycji ministra właściwego ds. transportu – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Wsparcie finansowe dla utworzenia jednostki badawczo-wdrożeniowej ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. 2. Wsparcie finansowe dla utworzenia jednostki badawczo-

	wdrożeniowej ds. Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).
Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	–

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Liczba zrealizowanych projektów IST (szt.)	0	3	raz na rok	Zarządcy dróg
Liczba wdrożonych procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (szt.)	0	3	raz na rok	Beneficjenci
Liczba zrealizowanych kampanii medialnych i edukacyjnych poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego (szt.)	0	30	raz na rok	Beneficjenci
Wskaźniki rezultatu				
Liczba wypadków na drogach w województwie pomorskim (szt.)	2763 (2012)	2300	raz na rok	Komenda Główna Policji

Działanie 2.3.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. urządzenia sterowania ruchem drogowym, środki uspokojenia ruchu, urządzenia zarządzania bezpieczeństwem ruchu. 2. Wprowadzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. 3. Wprowadzenie systemu zarządzania infrastrukturą drogową. 4. Kampanie medialne i edukacyjne poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego. 5. Dopuszanie podmiotów Zintegrowanego Systemu Ratownictwa woj. pomorskiego w sprzęt do ratownictwa drogowego.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. innowacja 3. cyfryzacja. Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: –

	Preferencje dla przedsięwzięć: na drogach o niskim poziomie bezpieczeństwa wg EuroRAP.
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: całe województwo
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 2.3.2.	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	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.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: - lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie - efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: - partnerstwo i partycypacja społeczna - innowacja - cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: –
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: - obszary poprawy dostępności drogowej do Trójmiasta (ponad 60 minut) - obszary poprawy dostępności drogowej do miasta powiatowego (ponad 30 minut)
	Uszczegółowienie OSI: Obszar Metropolitalny Trójmiasta, miejskie obszary funkcjonalne ośrodka regionalnego i subregionalnych
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Cel szczegółowy 3.

Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym

Ze względu na swoje nadmorskie położenie i skrzyżowanie europejskich korytarzy 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.

Zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego wynikające z SRWP

–

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Liczba pasażerów obsługiwanych w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy (tys.)	2906 (2012)	4300	raz na rok	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
Liczba pasażerów obsługiwanych w terminalach pasażerskich w portach morskich (tys.)	633 (2011)	650	raz na rok	GUS
Przeładunki kontenerów w portach morskich (Gdańsk, Gdynia) (tys. TEU)	1600 (2012)	3500	raz na rok	Zarządcy portów

Priorytet 3.1.

Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu

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:

- 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,
- prowadzeniu studiów i analiz dotyczących lokalizacji nowych węzłów multimodalnych, w tym rozwojowi ich dostępności zewnętrznej.

Kluczowi partnerzy	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 morską 4. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz pozostali zarządcy infrastruktury lotniskowej 5. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 6. zarządcy portów śródlądowych, w tym administracja dróg śródlądowych 7. właściciele i operatorzy centrów logistycznych 8. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz spółki z udziałem jednostek samorządu terytorialnego 9. związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego 10. klastry działające w obszarze logistyki i transportu
Źródła finansowania	– 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 – inne programy pomocowe – Fundusz Kolejowy – Krajowy Fundusz Drogowy – środki własne zarządów portów morskich i portów lotniczych – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń – środki własne podmiotów budujących lub zarządzających infrastrukturą transportową – Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Wojewódzki Fundusz Ochrony
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Budowa kluczowych dróg ekspresowych: S6 (Gdańsk–Szczecin), S7 (Gdańsk–Warszawa) wraz z obwodnicą metropolitalną. 2. Realizacja innych przedsięwzięć na drogach krajowych: budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT), budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi nr 20, przebudowa drogi nr 22 wraz z budową obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego, przebudowa drogi nr 21 (dojazd do portu w Ustce). 3. Modernizacja kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Chorzów Batory –Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard Szczeciński) i nr 203 (Tczew–Kostrzyn). 4. Tworzenie warunków prawnych (np. podpisanie konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN), programowych, technicznych (IV klasa żeglowności) i organizacyjnych dla rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E-40 i E-70. 5. Poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego, w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie.
Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	1. Infrastruktura korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim (Bałtyk–Adriatyk, Północny/Nadmorski).

	2. Infrastruktura korytarzy o znaczeniu krajowym (Pojezierny – oparty o drogę krajową nr 22 i linię kolejową nr 203 oraz Pomorza Środkowego – oparty o drogę krajową nr 11 i linię kolejową nr 405). 3. Żegluga bliskiego zasięgu oraz małe porty i przystanie morskie. 4. Współpraca w ramach MDW E-70 i E-40.
--	--

Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020 rok)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki produktu				
Liczba zbudowanych lub przebudowanych połączeń drogowych i kolejowych do węzłów multimodalnych (szt.)	0	2	raz w roku	Beneficjenci
Wskaźniki rezultatu				
Udział kolei w obsłudze morskich terminali kontenerowych (%)	14,4 (2010)	20,0	raz na rok	Zarządcy morskich terminali kontenerowych

Działanie 3.1.1.	Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej do węzłów multimodalnych. 2. Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej do węzłów multimodalnych. 3. Budowa i przebudowa infrastruktury wodnego transportu śródlądowego i morskiego.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. specjalizacja regionalna 4. innowacja 5. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>.

Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: 1. gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych, kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 3.1.2.	Zwiększenie roli niskoemisyjnych środków transportu w obsłudze węzłów multimodalnych
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Opracowania koncepcyjne dotyczące rewitalizacji dróg wodnych dla celów transportowych. 2. Prace projektowe w zakresie inwestycji dotyczących wodnego transportu śródlądowego. 3. Prace analityczno-studialne i projektowe dotyczące funkcjonowania węzłów multimodalnych i ich dostępności.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. specjalizacja regionalna 4. innowacja 5. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> .
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych, kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe (preferencja)
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Priorytet 3.2.

Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych

Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu wymaga działań inwestycyjno-modernizacyjnych, polegających na zwiększeniu przepustowości samych węzłów multimodalnych, tak aby przy zwiększonej dostępności zewnętrznej sprawnie i efektywnie obsłużyć przewozy pasażerskie i towarowe. Działania będą polegać na:

- poprawie funkcjonowania istniejących węzłów multimodalnych w portach morskich i lotniczych,
- rozwoju nowych węzłów i centrów logistycznych.

Kluczowi partnerzy	1. PKP PLK oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej 2. zarządcy portów morskich, w tym administracja morską 3. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz pozostali zarządcy infrastruktury lotniskowej 4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 5. zarządcy portów śródlądowych, w tym administracja dróg śródlądowych 6. właściciele i operatorzy centrów logistycznych 7. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz spółki z udziałem jednostek samorządu terytorialnego 8. związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego 9. klastry działające w obszarze logistyki i transportu
Źródła finansowania	– 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 – inne programy pomocowe – Fundusz Kolejowy – środki własne zarządów portów morskich i portów lotniczych – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń – środki własne podmiotów budujących lub zarządzających infrastrukturą transportową – Narodowy i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Wojewódzki Fundusz Ochrony
Oczekiwania wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego	1. Nowelizacja ustawy o portach i przystaniach morskich w zakresie kompleksowego uregulowania problemów rozwoju portów i przystani morskich oraz zwiększenia udziałów jednostek samorządu terytorialnego, w tym samorządu województwa, w podmiotach zarządzających portami w Gdańsku i Gdyni. 2. Rozwój multimodalnych węzłów transportowych w portach morskich Gdańska i Gdyni. 3. Budowa multimodalnego terminala w Zajączkowie Tczewskim.

Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej	1. Infrastruktura korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim (Bałtyk–Adriatyk, Północny/Nadmorski). 2. Infrastruktura korytarzy o znaczeniu krajowym (Pojezierny – oparty o drogę krajową nr 22 i linię kolejową nr 203 oraz Pomorza Środkowego – oparty o drogę krajową nr 11 i linię kolejową nr 405).
--	---

Wskaźniki produktu				
Przebudowane lub nowe węzły multimodalne	0	3	raz na rok	Beneficjenci
Wskaźniki rezultatu				
Przepustowość terminali kontenerowych w portach morskich w sieci TEN-T (TEU)	2.500.000 (2012)	5.000.000	raz na rok	Zarządcy morskich terminali kontenerowych
Przepustowość operacyjna infrastruktury lotniczej: (liczba operacji lotniczych/godzinę)	30 (2012)	40	raz na rok	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
Przepustowość pasażerska w rozbudowanym terminalu pasażerskim (liczba pasażerów/godzinę)	1220 (2012)	1481	raz na rok	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Działanie 3.2.1.	Poprawa funkcjonowania węzłów multimodalnych
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Budowa, przebudowa lub rozbudowa terminali pasażerskich, cargo oraz infrastruktury lotniskowej, w tym systemów łączności, nawigacji, dozoru i zarządzania ruchem lotniczym. 2. Budowa lub przebudowa infrastruktury portowej, zaplecza logistycznego portów morskich oraz systemów łączności, nawigacji, dozoru i zarządzania ruchem w porcie.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwa publiczno-prywatne 3. innowacje 4. cyfryzacja 5. specjalizacja regionalna. Specyficzne (dla RPS): Wylącznie dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i>. Preferencje dla przedsięwzięć: 1. element infrastruktury TEN-T 2. poprawa bezpieczeństwa 3. poszerzenie zakresu świadczonych usług 4. zwiększenie sprawności obsługi.

Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: – gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych, kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe (preferencja)
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

Działanie 3.2.2.	Rozwój nowych węzłów multimodalnych i centrów logistycznych
Zakres interwencji (typy przedsięwzięć)	1. Tworzenie platform logistycznych. 2. Budowa ogólnodostępnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych.
Strategiczne kryteria identyfikacji przedsięwzięć	Horyzontalne (z SRWP): Stosowane obowiązkowo: 1. lokalizacja i przestrzenne oddziaływanie 2. efekt środowiskowy. Stosowane jako preferencje: 1. partnerstwo i partycypacja społeczna 2. partnerstwo publiczno-prywatne 3. specjalizacja regionalna 4. innowacja 5. cyfryzacja.
	Specyficzne (dla RPS): Wylącznieść dla przedsięwzięć: – Preferencje dla przedsięwzięć: 1. zgodność z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</i> .
Obszary Strategicznej Interwencji	OSI: 1. gminy położone w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych, kumulujących główne ponadregionalne powiązania transportowe.
	Uszczegółowienie OSI: –
Przedsięwzięcia strategiczne	–

2. REALIZACJA ZOBOWIĄZAŃ SWP ZAPISANYCH W SRWP 2020

Realizacja zobowiązań stanowić będzie jeden z głównych punktów odniesienia w procesie monitorowania realizacji RPS Transport oraz SRWP.

Sposób realizacji zawartych w SRWP zobowiązań SWP w ramach Programu określają poniższe opisy:

Zobowiązanie z SRWP 2020	Utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego
Stan docelowy	Funkcjonujący Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego
Rok realizacji	2017
Główne etapy realizacji	1. Analiza możliwości prawno-organizacyjnych utworzenia Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego. 2. Analiza ekonomiczno-finansowa funkcjonowania Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego. 3. Plan wdrożenia przedsięwzięcia. 4. Wdrożenie przedsięwzięcia.
Kluczowi partnerzy	1. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego 2. operatorzy publicznego transportu zbiorowego 3. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne 4. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
Szacunkowy koszt	0,5 mln zł
Przedsięwzięcie strategiczne	–

Zobowiązanie z SRWP 2020	Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich
Stan docelowy	Realizacja zadania ma na celu opracowanie docelowego modelu sieci drogowej województwa, który będzie odpowiadał potrzebom i funkcjom, jakie powinny spełniać najważniejsze połączenia drogowe. Będzie to podstawowe wyjściowe stanowisko – w połączeniu z planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi – do rozpoczęcia rozmów z zarządcami dróg pozostałych kategorii nt. zapewnienia jak największej efektywności istniejącej sieci połączeń drogowych.
Rok realizacji	Rok 2014 – Wykonanie studium przekształceń struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich. Od roku 2014 – proces ciągły: negocjacje i procedura zmiany kat. dróg.
Główne etapy realizacji	1. Wykonanie studium przekształceń struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich. 2. Negocjacje z kluczowymi partnerami dot. możliwości zmiany kategorii dróg. 3. Rozpoczęcie procedury zmiany kategorii dróg.
Kluczowi partnerzy	1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich 3. jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne
Szacunkowy koszt	0,5 mln zł
Przedsięwzięcie strategiczne	–

III. SYSTEM REALIZACJI

1. KOMPETENCJE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ KLUCZOWYCH AKTORÓW

Kierownik Programu i Zespół Zarządzający

Za realizację Programu odpowiada Kierownik Programu, którego funkcję pełni Dyrektor Departamentu Infrastruktury.

Kierownik Programu odpowiada w szczególności za realizację zobowiązań Samorządu Województwa Pomorskiego, które wynikają ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, a są realizowane w ramach Programu.

Kierownik Programu zachowuje ogólną odpowiedzialność za realizację również tych części Programu, których wykonanie powierzone zostało innym komórkom lub jednostkom organizacyjnym.

Kierownik Programu wykonuje swoje zadania przy pomocy Zespołu Zarządzającego Programem.

W skład Zespołu Zarządzającego wchodzi:

- a) Kierownik RPS pełniący funkcję Przewodniczącego Zespołu Zarządzającego;
- b) przedstawiciel Departamentu Rozwoju Gospodarczego (DRG);
- c) przedstawiciel Departamentu Finansów (DF);
- d) przedstawiciel Departamentu Organizacji (DO);
- e) przedstawiciele departamentów UMWP właściwych w zakresie wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk UE;
- f) przedstawiciel Koordynatora Strategii,
- g) przedstawiciel Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku (ZDW Gdańsk).

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 realizacji Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;
- b) realizacja celów Programu, w szczególności poprzez:
 - organizację procesu wykonania zobowiązań Samorządu Województwa i nadzór nad jego realizacją;
 - organizację procesu przygotowania i wdrożenia przedsięwzięć strategicznych i nadzór nad jego realizacją;
 - udział w przygotowaniu programów operacyjnych, m.in. poprzez formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu, we współpracy z departamentami

- właściwymi ds. programowania i wdrażania programów operacyjnych współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk Unii Europejskiej na lata 2014–2020;
- formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu, 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;
- c) przygotowywanie rocznych raportów z realizacji Programu, zgodnie z trybem określonym w PSME i przedkładanie ich Zarządowi do akceptacji;
- d) okresowa ocena stopnia realizacji Programu, zgodnie z trybem określonym w PSME;
- e) przygotowywanie i uzasadnienie projektów zmian Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;
- f) 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) lub projektów badawczych na potrzeby Programu;
 - przygotowania informacji o postępach realizacji Strategii oraz oceny realizacji Strategii, w zakresie wynikającym z Programu;
 - przygotowania projektów stanowisk negocjacyjnych na potrzeby negocjacji kontraktu terytorialnego oraz zintegrowanych porozumień terytorialnych, w zakresie wynikającym z zakresu tematycznego Programu;
- g) zarządzanie bazą informacyjną związaną z realizacją Programu, w tym m.in. budowa bazy wskaźników oraz dostarczanie niezbędnych informacji na potrzeby PSME;
- h) 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.

Kontrola Programu realizowana jest zgodnie z ogólnymi zasadami kontroli przyjętymi w UMWP.

Rada Programowa

W celu zapewnienia szerokiej koordynacji oraz uspołecznienia procesu realizacji polityki rozwoju, a także realizacji zasady partnerstwa, transparentności i partycypacji, Zespół Zarządzający współpracuje z Radą Programową.

Radzie Programowej przewodniczy członek Zarządu Województwa, a rolę jego zastępcy pełni Kierownik Programu, który organizuje pracę Rady oraz zapewnia niezbędną obsługę techniczną.

W skład Rady Programowej, oprócz przewodniczącego i wiceprzewodniczącego, wchodzi:

- a) przedstawiciele partnerów kluczowych wskazanych w Strategii, w tym partnerów społecznych i gospodarczych, takich jak:
 - PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK SA),
 - Pomorska Kolej Metropolitalna SA (PKM SA),
 - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (PKP SKM),
 - Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG),
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
 - Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (PRBRD),
 - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku (KWP),
 - Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Gdańsku (WITD),
 - Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy (PL Gdańsk),
 - Zarząd Morskiego Portu w Gdańsku (ZMP Gdańsk),
 - Zarząd Morskiego Portu w Gdyni (ZMP Gdynia),
 - Urząd Morski w Gdyni (UM Gdynia),
 - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku (RZGW Gdańsk);
- b) przedstawiciele Sejmiku Województwa Pomorskiego;
- c) po jednym przedstawicielu Subregionalnych Zespołów Roboczych, powołanych w trakcie prac nad przygotowaniem Strategii;
- d) eksperci zewnętrzni specjalizujący się w problematyce transportu.

Członkowie Rady Programowej są zapraszani do udziału w niej przez Przewodniczącego.

Rada Programowa spotyka się nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy, lub częściej w miarę potrzeb, na posiedzeniach zwoływanych przez jej Przewodniczącego. W posiedzeniach Rady mogą brać udział członkowie Zespołu Zarządzającego w roli obserwatorów.

Rada Programowa pełni funkcje opiniotwórcze. Obligatoryjnie zaopiniowaniu przez Radę Programową podlegają:

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

Jednostki zaangażowane w realizację

Poniżej przedstawiono jednostki odpowiedzialne za realizację Programu:

Priorytet	Działanie	Jednostka odpowiedzialna za realizację
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	Działanie 1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	DIF
	Działanie 1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą	DIF
	Działanie 1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	DIF
	Działanie 1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	DIF
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego	DIF
	Działanie 1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	DIF
	Działanie 1.2.3. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	DIF
	Działanie 1.2.4. Promocja transportu zbiorowego	DIF
Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	Działanie 2.1.1. Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi	ZDW Gdańsk
	Działanie 2.1.2. Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta poprawiającej jego dostępność zewnętrzną	ZDW Gdańsk
Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	Działanie 2.2.1. Przebudowa istniejących dróg lokalnych stanowiących dowiązanie do sieci dróg krajowych w sieci TEN-T	ZDW Gdańsk
	Działanie 2.2.2. Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym	ZDW Gdańsk
Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i	Działanie 2.3.1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	DIF

wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	Działanie 2.3.2. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych	DIF
Priorytet 3.1. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	Działanie 3.1.1. Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym	DIF
	Działanie 3.1.2. Zwiększenie roli niskoemisyjnych środków transportu w obsłudze węzłów multimodalnych	DIF
Priorytet 3.2. Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych	Działanie 3.2.1. Poprawa funkcjonowania węzłów multimodalnych	DRG
	Działanie 3.2.2. Rozwój nowych węzłów multimodalnych i centrów logistycznych	DRG

Główne zadania ww. jednostek obejmą m.in.:

- realizację zadań wynikających z rocznych planów wdrażania Programu;
- zapewnienie prawidłowej i terminowej realizacji zobowiązań Samorządu Województwa;
- udział w realizacji zidentyfikowanych przedsięwzięć strategicznych;
- udział w przygotowaniu rocznych raportów z realizacji Programu;
- udział w Zespole Zarządzającym i Radzie Programowej Programu.

2. KOORDYNACJA Z POZOSTAŁYMI RPS

Zgodnie z *Planem zarządzania SRWP*³, za zapewnienie spójności oraz komplementarności przygotowania Programów oraz koordynację ich realizacji odpowiada Zespół Sterujący Strategią.

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.

Punkty styeczne pomiędzy poszczególnymi Programami zostały przedstawione w poniższej tabeli. Punkty te wyodrębnione zostały na podstawie analizy projektowanych zakresów interwencji.

RPS Transport		Punkty styeczne z pozostałymi RPS		
Priorytet	Działanie	Akronim	Priorytet	Działanie
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	Działanie 1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających	RPS w zakresie aktywności zawodowej	Priorytet 1.1. Aktywność zawodowa bez barier	Działanie 1.1.1. Mobilność zawodowa

³ Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 1389/199/12 z dnia 29 listopada 2012r.

	konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego			
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	Działanie 1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego	RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej	Priorytet 2.1. Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne i przestrzenne	Działanie 2.1.1. Kreowanie powszechnie dostępnej przestrzeni
	Działanie 1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego			
Priorytet 3.2. Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych	Działanie 3.2.1. Poprawa funkcjonowania węzłów multimodalnych	RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej	Priorytet 2.1. Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne i przestrzenne	Działanie 2.1.2. Inwestycje o wysokiej randze, wzbogacające atrakcyjność
Priorytet 3.1. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	Działanie 3.1.2. Zwiększenie roli niskoemisyjnych środków transportu w obsłudze węzłów multimodalnych	RPS w zakresie energetyki i środowiska	Priorytet 2.2. Racjonalizacja gospodarowania przestrzenią	Działanie 2.2.1. Przeciwdziałanie zmianom klimatu oraz opracowanie planów gospodarki niskoemisyjnej
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	Działanie 1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	RPS w zakresie rozwoju gospodarczego	Priorytet 1.1. Innowacje i transfer wiedzy do gospodarki	Działanie 1.1.1. Innowacyjność w przedsiębiorstwach
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	Działanie 1.2.3. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	RPS w zakresie ochrony zdrowia	Priorytet 3.3. Rozwój, modernizacja i uzupełnienie zasobów sieci leczenia ambulatoryjnego i stacjonarnego	Działanie 3.3.2. Uporządkowanie, rozwój i dostosowanie do obowiązujących standardów infrastruktury regionalnej ochrony

				zdrowia poprzez rozbudowę i modernizację bazy szpitalnej
Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	Działanie 2.1.1. Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi	RPS w zakresie ochrony zdrowia	Priorytet 3.3. Rozwój, modernizacja i uzupełnienie zasobów sieci leczenia ambulatoryjnego i stacjonarnego	Działanie 3.3.1. Utworzenie nowych poradni i innych struktur ambulatoryjnej opieki świadczących usługi zdrowotne w zakresie chorób cywilizacyjnych w rejonach o niezadowalającej dostępności
				Działanie 3.3.2. Uporządkowanie, rozwój i dostosowanie do obowiązujących standardów infrastruktury regionalnej ochrony zdrowia poprzez rozbudowę i modernizację bazy szpitalnej

3. AKTUALIZACJA

Aktualizacja Programu może być podjęta przez Zarząd Województwa w każdym czasie z inicjatywy własnej, lub na uzasadniony wniosek Kierownika Programu zaopiniowany przez Radę Programową.

Uzasadnienie podjęcia aktualizacji może w szczególności odwoływać się do wniosków i rekomendacji wynikających z okresowych ocen stopnia realizacji Programu lub do rekomendacji Zespołu Sterującego Strategią.

Procedura aktualizacji Programu jest analogiczna jak w przypadku jego przyjmowania.

Zarząd Województwa może – na wniosek Kierownika Programu zaopiniowany przez Radę Programową – podjąć decyzję o uproszczonej ścieżce aktualizacji Programu⁴. Aktualizacja taka może dotyczyć m.in. następujących kwestii:

- zmiana statusu przedsięwzięcia strategicznego z „potencjalnego” na „pełnoprawny”;
- aktualizacja szczegółowego opisu przedsięwzięć strategicznych lub potencjalnych przedsięwzięć strategicznych w załączniku do Programu;

⁴ Może ona polegać na odstąpieniu od konsultacji społecznych lub od oceny ex-ante, lub od strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

- c) korekta wskaźników monitorowania w zakresie definicji, sposobu pozyskiwania danych oraz wartości, z zastrzeżeniem utrzymania zakładanych efektów realizacji Programu;
- d) dostosowanie opisu do ewentualnych zmian organizacyjnych w jednostkach podległych Samorządowi Województwa Pomorskiego;
- e) korekta i doprecyzowanie zapisów rodzących wątpliwości interpretacyjne na etapie stosowania Programu;
- f) korekta ewidentnych pomyłek pisarskich i błędów edycyjnych.

4. ZASADY I WARUNKI WYKORZYSTANIA ZINTEGROWANYCH POROZUMIEŃ TERYTORIALNYCH

Jedną z form realizacji RPS są Zintegrowane Porozumienia Terytorialne (ZPT). Są one adresowane do miejskich obszarów funkcjonalnych i stanowią negocjacyjne narzędzie selekcji i realizacji przedsięwzięć istotnych dla rozwoju regionu. Harmonijny rozwój miejskich 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 miejskich obszarów funkcjonalnych w ramach priorytetów, działań i typów przedsięwzięć objętych jego zakresem przedmiotowym.

Ustalenia wynikające z Programu, wraz z ustaleniami zawartymi w pozostałych RPS, stanowić będą punkt wyjścia dla przygotowania stanowiska negocjacyjnego 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 miejskich 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 miejskich obszarów funkcjonalnych;
- specyfikę problemów charakterystycznych dla poszczególnych typów miejskich obszarów funkcjonalnych.

Zasadnicza oferta negocjacyjna Samorządu Województwa będzie dotyczyć w szczególności obszarów tematycznych wymienionych poniżej jako rekomendowane do objęcia podejściem terytorialnym w formule ZPT.

W uzasadnionych przypadkach i przy spełnieniu dodatkowych warunków przedmiotem negocjacji będą mogły być również inne obszary tematyczne. W szczególności, inne obszary tematyczne będą mogły być rozpatrywane (na podstawie analizy konkretnych propozycji przedsięwzięć):

- w kontekście projektów zintegrowanych, które udowodnią swoją wartość dodaną wynikającą ze współpracy wielu partnerów w danym obszarze tematycznym;
- w kontekście działań mogących stanowić wkład do projektów systemowych o zasięgu regionalnym, a jednocześnie organizujących współpracę w ramach obszaru funkcjonalnego.

Indykatywny wykaz obszarów tematycznych Programu, adresowanych do odpowiednich typów obszarów funkcjonalnych i rekomendowanych do wdrażania w formule ZPT, jest następujący:

Typ obszaru funkcjonalnego	Rekomendowane obszary tematyczne
Obszar Metropolitalny Trójmiasta	Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.1.), w szczególności w zakresie kolejowych przewozów aglomeracyjnych. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.2.). Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego (Działanie 1.1.3.) oraz infrastruktura transportu rowerowego, stanowiąca dojazd do węzłów integracyjnych (Działanie 1.1.4.). Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego (Działanie 1.2.1.) oraz rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego (Działanie 1.2.2.). Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej (Działanie 1.2.3.), w szczególności integracja systemowa (taryfowo-biletowa) oraz realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”. Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta, poprawiająca jego dostępność zewnętrzną (Działanie 2.1.2.) oraz rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (Działanie 2.3.2.).
Obszar funkcjonalny Słupska	Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.2.). Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego (Działanie 1.1.3.) oraz infrastruktura transportu rowerowego, stanowiąca dojazd do węzłów integracyjnych (Działanie 1.1.4.). Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego (Działanie 1.2.1.) oraz rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego (Działanie 1.2.2.).

	Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej (Działanie 1.2.3.), w szczególności integracja systemowa (taryfowo-biletowa) oraz realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”. Poprawa dostępności do Słupska z jego otoczenia funkcjonalnego systemem dróg lokalnych (Działanie 2.2.2.) oraz rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (Działanie 2.3.2).
Obszary funkcjonalne pozostałych miast o znaczeniu subregionalnym	Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.1.). Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.2.). Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego (Działanie 1.1.3.) oraz infrastruktura transportu rowerowego, stanowiąca dojazd do węzłów integracyjnych (Działanie 1.1.4.). Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego (Działanie 1.2.1.) oraz rozwój innowacyjnych systemów, poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego (Działanie 1.2.2.). Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej (Działanie 1.2.3.), w szczególności integracja systemowa (taryfowo-biletowa) oraz realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”. Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczenia funkcjonalnego systemem dróg lokalnych (Działanie 2.2.2.) oraz rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (Działanie 2.3.2).

5. RAMY FINANSOWE

Realizacja celów Programu finansowana będzie z następujących źródeł:

a) środki publiczne krajowe:

- budżetu województwa
- budżetów jednostek samorządu terytorialnego
- jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych (np. PKP PLK SA, GDDKiA)
- budżetu państwa
- państwowych funduszy celowych (np. Fundusz Kolejowy, Fundusz Drogowy)
- kredyty krajowych instytucji finansowych
- innych dostępnych instrumentów finansowych wsparcia publicznego

b) środki publiczne zagraniczne:

- środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej w ramach Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rybackiej, Wspólnej Polityki Rolnej,
- kredyty międzynarodowych instytucji finansowych
- inne środki pomocowe;

c) środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Szacunkowa wartość środków dostępnych na realizację RPS wyniesie **8,11 mld zł**.

Szacunkowy podział środków na poszczególne priorytety i cele szczegółowe przedstawia tabela.

Priorytet	Udział priorytetu w całkowitym budżecie RPS	
	%	mln zł
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	28%	2280,00
Priorytet 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	21%	1720,00
Cel szczegółowy 1	49%	4000,00
Priorytet 2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	30%	2450,00
Priorytet 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	4%	300,00
Priorytet 2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	3%	200,00
Cel szczegółowy 2	37%	2950,00
Priorytet 3.1. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	10%	850,00
Priorytet 3.2. Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych	4%	314,00
Cel szczegółowy 3	14%	1164,00
RAZEM	100%	8114,00
w tym:		
krajowe środki publiczne	39%	3140,00
zagraniczne środki publiczne	61%	4974,00

Łączna wartość ww. środków określa możliwe do zmobilizowania publiczne wydatki rozwojowe w zakresie tematycznym Programu⁵. Kwota ta nie wynika zatem ze zobowiązań finansowych podjętych przez podmioty zaangażowane w realizację Programu.

⁵ Wartość ta nie uwzględnia środków związanych z realizacją oczekiwań wobec administracji centralnej i Kontraktu Terytorialnego.

Łączną wartość zobowiązań Samorządu Województwa Pomorskiego wynikających ze Strategii Województwa Pomorskiego, a realizowanych w ramach Programu, szacuje się na **1 mln zł**.

Cel szczegółowy	Zobowiązanie	Wartość zobowiązań w całkowitym budżecie RPS	
		%	mln zł
1	Utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego	0,0061	0,50
łącznie		0,0061	0,50
2	Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich	0,0061	0,50
łącznie		0,0061	0,50
RAZEM		0,0123	1,00

W ramach RPS zidentyfikowano siedem przedsięwzięć strategicznych o szacunkowej łącznej wartości na poziomie **3.254,2 mln zł**.

Priorytet	Przedsięwzięcia strategiczne	Wartość całkowita przedsięwzięć (mln zł)	Udział środków budżetu SWP (mln zł)
Priorytet 1.1.	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 Łębork – Łeba, nr 405 Szczecinek – Ustka).	1190,0	0
	2. Pakiet przedsięwzięć dotyczących rozwoju systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia–Wejherowo oraz elektryfikacja budowanej sieci pn. Pomorska Kolej Metropolitalna: Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201).	300,0	10,0
Priorytet 1.2.	3. Zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich.	500,0	75,0
	4. Zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.	350,0	52,5
Cel szczegółowy 1		2340,0	137,5
Priorytet 2.1.	5. Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222, 222+229, 224, 226, 521, przebudowa DW nr 231 wraz z obwodnicą Skórcza).	270,7	40,6
	6. Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 188, 212, 235, 515).	173,5	26,0
	7. Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 203, 209, 211, 212, 214, 216, 221, 501, 502, budowa Obwodnicy Wschodniej Łęborka w	460,0	69,0

Priorytet	Przedsięwzięcia strategiczne	Wartość całkowita przedsięwzięć (mln zł)	Udział środków budżetu SWP (mln zł)
	ciągu DW nr 214, budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211).		
Cel szczegółowy 2		914,2	135,6
SUMA	7	3254,2	273,1

6. SYSTEM MONITOROWANIA I OCENY REALIZACJI

Proces monitorowania i oceny Programu będzie elementem PSME. Zgodnie ze *Szczegółową koncepcją działania PSME*⁶, obejmie wykorzystanie szeregu narzędzi służących do opracowania raportów z realizacji i raportów ewaluacyjnych Programu.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Programu będą:

- 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.
- badania, ewaluacje, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, służące zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem i ewaluacją Programu. 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.:

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

⁶ Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 290/232/13 z dnia 21 marca 2013 r.

Raporty z realizacji Programu będą sprawozdaniami sporządzanymi raz w roku, za które odpowiedzialny będzie Kierownik RPS⁷. 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 Programu od początku jego realizacji.

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 w szczególności sprawności systemu wdrażania Programu, wpływu jego realizacji na rozwój regionu i osiąganie celów SRWP.

Raporty z realizacji Programu oraz raporty ewaluacyjne Programu będą przyjmowane zgodnie z trybem określonym w *Szczegółowej koncepcji działania PSME*.

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 2014–2020, w monitorowanie i ewaluację programu oprócz departamentów wiodących i współpracujących zaangażowane będą również departamenty właściwe ds. programowania i wdrażania programów operacyjnych, współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk UE na lata 2014–2020, a także departamenty właściwe ds. finansów i organizacji.

⁷ Na podstawie Zarządzenia Marszałka Województwa Pomorskiego Nr 47/12 z dnia 6 grudnia 2012 r.

IV. ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK 1. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘĆ STRATEGICZNYCH

Tytuł	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)
Jednostka odpowiedzialna za realizację	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Miasto Bytów (odcinek linii nr 212)
Cel	Realizacja pakietu przyniesie następujące efekty: – istotne skrócenie czasu przejazdu pociągów; – zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego na analizowanym obszarze ciężenia; – zatrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej; – zwiększenie przepustowości na odcinkach krytycznych i wynikające z tego zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów; – podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych.
Zakres	Realizacja w zakresie rewitalizacji (np. całkowitej lub częściowej wymiany nawierzchni kolejowej, wymianie rozjazdów i modernizacja przejazdów w poziomie szyn) spowoduje przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych infrastruktury oraz przyniesie korzyści wynikające z faktu, że tory nie będą wymagały przez wiele lat większych napraw, a co za tym idzie – ponoszenia dalszych znacznych kosztów utrzymania nawierzchni i podtorza kolejowego.
Okres realizacji	2013–2020
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	1,190 mld zł
Główne źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020, – Fundusz Kolejowy, – rezerwa budżetu Państwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń, – środki własne podmiotów budujących lub zarządzających regionalną infrastrukturą transportową.

Tytuł	Pakiet przedsięwzięć dotyczących rozwoju systemu szybkiej kolei miejskiej (Poprawa przepustowości odcinka Rumia–Wejherowo oraz elektryfikacja budowanej sieci pn. Pomorska Kolej Metropolitalna: Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201).
Jednostka odpowiedzialna za realizację	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Pomorska Kolej Metropolitalna SA

Cel	Celem głównym planowanego przedsięwzięcia jest poprawa efektywności regionalnego systemu transportu kolejowego w OMT, zwiększenie integracji systemu transportowego w OMT oraz zwiększenie spójności. Przyniesie znaczące efekty, m.in. poprawę parametrów technicznych, a co za tym idzie – poprawę jakości świadczonych usług. Doprowadzi też do wyhamowania wzrostu wykorzystania transportu indywidualnego w OMT i spadku poziomu bezpieczeństwa. Modernizacja infrastruktury (której przepustowość na odcinku Rumia – Wejherowo nie spełnia wymagań do ruchu aglomeracyjnego) przyczyni się do zwiększenia udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży w OMT. Ponadto zwiększy się niezawodność systemu transportowego, obecnie zdarzają się liczne kolizje związane z nieregularnym cyklem ruchu pociągów (jest to spowodowane m.in. współdzieleniem infrastruktury z obecnością kursujących pociągów regionalnych, międzywojewódzkich oraz towarowych na odcinku Rumia–Wejherowo). Niewątpliwie działania inwestycyjne polegające na elektryfikacji odcinka Pomorskiej Kolei Metropolitalnej zintegrują bardziej system szybkiej kolei miejskiej z komunikacją miejską.
Zakres	Modernizacja / rewitalizacja infrastruktury kolejowej dla utworzenia sprawnego, zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będzie transport kolejowy
Okres realizacji	2017–2022
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	300 mln zł
Główne źródła finansowania	– 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, – inne programy pomocowe, – Fundusz Kolejowy, – rezerwa budżetu Państwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń, – środki własne podmiotów budujących lub zarządzających regionalną infrastrukturą transportową.

Tytuł	Zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
Jednostka odpowiedzialna za realizację	Departament Infrastruktury
Cel	Inwestycja w zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu utworzenia sprawnego, zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będzie transport kolejowy.
Zakres	14 nowych pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym.
Okres realizacji	2018–2022

Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	350 mln zł
Główne źródła finansowania	– 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, – inne programy pomocowe, – Fundusz Kolejowy, – rezerwa budżetu Państwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń, – środki własne operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Tytuł	Zakup 20 szt. taboru do obsługi przewozów aglomeracyjnych i regionalnych.
Jednostka odpowiedzialna za realizację	Departament Infrastruktury
Cel	Inwestycja w zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu utworzenia sprawnego, zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będzie transport kolejowy.
Zakres	20 nowych pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym.
Okres realizacji	2017–2022
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	500 mln zł
Główne źródła finansowania	– 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, – inne programy pomocowe, – Fundusz Kolejowy, – rezerwa budżetu Państwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń, – środki własne operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Tytuł	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222, 222+229, 224, 521, przebudowa DW nr 231 wraz z obwodnicą Skórcza)
Jednostka odpowiedzialna za realizację	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
Cel	Dzięki realizacji zadań wyszczególnionych w pakiecie, poprawi się dostępność drogowa i transportowa do głównego ciągu drogowego północ-południe, którym jest autostrada A1. Zostaną zlikwidowane

	wąskie gardła i brakujące elementy sieci drogowej, które to w analizie SWOT zostały zdefiniowane, jako słabe strony infrastruktury transportowej. Dzięki zapewnieniu efektywnego i trwałego dowiązania się do autostrady A1, zwiększy się szansa na bardziej efektywne wykorzystanie potencjału położenia regionu w obszarze transeuropejskich sieci i korytarzy transportowych. Poprawie ulegnie stan techniczny dróg wojewódzkich, co jest związane również z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i projektowych. Poprawie ulegnie płynność ruchu, a co z tym się wiąże – zmniejszy się negatywne oddziaływanie na środowisko.
Zakres	Pakiet zadań przewiduje przebudowę tych odcinków dróg, które zapewnią sprawny dostęp do autostrady A1. Zadania realizowane w przedmiotowym pakiecie mają na celu zniwelowanie wszelkich ograniczeń, jakie obecnie determinują swobodny dostęp do autostrady, tj. np.: zwiększenie nośności obiektów mostowych, zlikwidowanie ograniczeń skrajni. Każde z zadań wymienionych w pakiecie będzie realizowane oddzielnie, za wyjątkiem przebudowy DW nr 231 i obwodnicy Skórcza II etap, które to projekty będą po realizacji stanowiły jeden ciąg drogowy. Zakres rzeczowy projektów obejmuje dostosowanie konstrukcji jezdni do nacisku do 115 kN/oś, wprowadzenie odpowiedniej geometrii drogi, budowę niezbędnego wyposażenia technicznego drogi, tj. np.: elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu, kanalizacji deszczowej czy oświetlenia ulicznego. Kamieniami milowymi w każdym z zadań będzie uzyskanie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, podpisanie umowy z Wykonawcą i odbiór końcowy. Odbiorcami ostatecznymi będą wszyscy użytkownicy ruchu.
Okres realizacji	2015–2020
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	270,7 mln zł
Główne źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020, – środki własne samorządu województwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego.

Tytuł	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 188, 212, 235, 515)
Jednostka odpowiedzialna za realizację	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
Cel	Dzięki realizacji zadań wyszczególnionych w pakiecie, poprawi się dostępność drogowa i transportowa do głównego ciągu drogowego

	relacji wschód-zachód, położonego w korytarzu południowym, czyli DK nr 22, w powiązaniu z DK nr 25 i nr 55. Zostaną zlikwidowane wąskie gardła i brakujące elementy sieci drogowej, które to w analizie SWOT zostały zdefiniowane, jako słabe strony infrastruktury transportowej. Realizowane zadania są komplementarne do zadań zrealizowanych przez województwo wielkopolskie (DW nr 188). Poprawi to zewnętrzną dostępność województwa. Zadania realizowane w ciągu DW nr 515 analogicznie poprawią dostępność zewnętrzną województwa z kierunku województwa warmińsko-mazurskiego. Poprawie ulegnie stan techniczny dróg wojewódzkich, co jest związane również z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i projektowych. Poprawie ulegnie płynność ruchu, a co z tym się wiąże – zmniejszy się negatywne oddziaływanie na środowisko.
Zakres	Pakiet zadań przewiduje przebudowę odcinków dróg, które zapewnią sprawny dostęp do DK nr 22, co z pozostałymi DK nr 25 i 55 podniesie efektywność sieci drogowej zlokalizowanej w południowym korytarzu transportowym. Zadania realizowane w przedmiotowym pakiecie mają na celu zniwelowanie wszelkich ograniczeń, jakie obecnie determinują swobodny dostęp do głównego ciągu DK nr 22, tj. np.: zwiększenie nośności obiektów mostowych, zlikwidowanie ograniczeń skrajni. Każde z zadań wymienionych w pakiecie będzie realizowane oddzielnie. Zakres rzeczowy projektów obejmuje dostosowanie konstrukcji jezdni do nacisku do 115 kN/oś, wprowadzenie odpowiedniej geometrii drogi, budowę niezbędnego wyposażenia technicznego drogi, tj. np.: elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu, kanalizacji deszczowej czy oświetlenia ulicznego. Kamieniami milowymi w każdym z zadań będzie uzyskanie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, podpisanie umowy z Wykonawcą i odbiór końcowy. Odbiorcami ostatecznymi będą wszyscy użytkownicy ruchu.
Okres realizacji	2015–2020
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	173,5 mln zł
Główne źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020, – środki własne samorządu województwa, – środki własne jednostek samorządu terytorialnego.
Tytuł	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 203, 209, 211, 212, 214, 216, 221, 226, 501, 502, budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu DW nr 214, budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211)

Jednostka odpowiedzialna za realizację	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
Cel	Dzięki realizacji zadań wyszczególnionych w pakiecie poprawi się dostępność drogowa i transportowa do głównych ciągów drogowych w korytarzy północnym tj. DK nr 6 i DK nr 7 (S7). Zostaną zlikwidowane wąskie gardła i brakujące elementy sieci drogowej, które to w analizie SWOT zostały zdefiniowane, jako słabe strony infrastruktury transportowej. Dzięki zapewnieniu efektywnego i trwałego dowiązania się do wymienionych dróg krajowych, zwiększy się szansa na bardziej efektywne wykorzystanie potencjału położenia regionu w obszarze transeuropejskich sieci i korytarzy transportowych. Poprawi się stan techniczny dróg wojewódzkich, co jest związane również z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i projektowych. Poprawie ulegnie płynność ruchu, a co z tym się wiąże – zmniejszy się negatywne oddziaływanie na środowisko.
Zakres	Pakiet zadań przewiduje przebudowę lub budowę nowych odcinków dróg, które zapewnią sprawny dostęp przede wszystkim do DK nr 6 i 7, stanowiących główne połączenia drogowe w północnym korytarzu transportowym. Zadania realizowane w przedmiotowym pakiecie mają na celu zniwelowanie wszelkich ograniczeń, jakie obecnie determinują swobodny dostęp do autostrady, tj. np.: zwiększenie nośności obiektów mostowych, zlikwidowanie ograniczeń skrajni. Każde z zadań wymienionych w pakiecie będzie realizowane oddzielnie. Wyjątkiem jest przebudowa DW nr 214 i Obwodnicy Wschodniej Lęborka, które to projekty po ich realizacji stworzą ze zrealizowanym już odcinkiem DW nr 214 (Nowa Wieś Lęborska – Białogarda) jeden ciąg drogowy. Zakres rzeczowy projektów obejmuje dostosowanie konstrukcji jezdni do nacisku do 115 kN/oś, wprowadzenie odpowiedniej geometrii drogi, budowę niezbędnego wyposażenia technicznego drogi, tj. np.: elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu, kanalizacji deszczowej czy oświetlenia ulicznego. Kamieniami milowymi w każdym z zadań będzie uzyskanie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, podpisanie umowy z Wykonawcą i odbiór końcowy. Odbiorcami ostatecznymi będą wszyscy użytkownicy ruchu.
Okres realizacji	2015–2020
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	460 mln zł
Główne źródła finansowania	– Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020, – środki własne samorządu województwa,

	– środki własne jednostek samorządu terytorialnego.
--	---

Charakterystyka potencjalnych przedsięwzięć strategicznych

Tytuł	Zakup 10 szt. taboru do obsługi przewozów aglomeracyjnych i regionalnych
Jednostka odpowiedzialna za realizację	Departament Infrastruktury
Cel	Inwestycja w zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla potrzeb utworzenia sprawnego, zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będzie transport kolejowy.
Zakres	10 nowych pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym.
Okres realizacji	2017–2022
Orientacyjna wartość całkowita przedsięwzięcia	250 mln zł
Główne źródła finansowania	– Fundusze Unii Europejskiej, – Fundusz Kolejowy, – środki własne jednostki realizującej i ew. partnerów.

ZAŁĄCZNIK 2. WNIOSKI Z OCENY EX-ANTE PROGRAMU

1. Podstawowe informacje o Ocenie

Ocena została przeprowadzona zgodnie z art. 15 ust. 6 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 84 poz. 712 z późn. zm.).

Zamawiającym było Województwo Pomorskie, Wykonawcą – Fundacja Naukowa Instytut Badań Strukturalnych (Lider Konsorcjum) oraz Coffey International Development Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (Partner Konsorcjum), zaś głównym adresatem – Zarząd Województwa Pomorskiego. Ocena ex-ante była realizowana przez Wykonawcę jednocześnie dla wszystkich 6 regionalnych programów strategicznych.

Przedmiotem Oceny był projekt Programu przyjęty przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 28 marca 2013 r. (Uchwała nr 328/234/13).

Prace nad Oceną ex-ante rozpoczęły się 20 maja 2013 r. Uzgodniony z Zamawiającym raport metodologiczny został przekazany przez Wykonawcę 6 czerwca 2013 r. W trakcie Oceny odbyły się m.in. warsztaty dotyczące Programu, w którym udział wzięli przedstawiciele Wykonawcy oraz Zamawiającego. W dniu 16 lipca 2013 r. Wykonawca zaprezentował na spotkaniu wnioski i rekomendacje dla Programu na podstawie przeprowadzonej Oceny.

2. Zakres Oceny

Zakres Oceny objął następujące obszary badawcze:

- 1) ocena części diagnostycznej;
- 2) ocena części projekcyjnej;
- 3) ocena systemu realizacji, monitorowania i oceny oraz ram finansowych;
- 4) ocena spójności wewnętrznej RPS;
- 5) ocena relacji zewnętrznych oraz oddziaływania RPS, w tym realność osiągnięcia zobowiązań Samorządu Województwa Pomorskiego;
- 6) ocena procesu konsultacji społecznych;
- 7) ocena relacji z pozostałymi RPS, w tym ich spójność i komplementarność.

3. Kluczowe wnioski i rekomendacje dla Programu wynikające z Oceny

Poniżej przedstawiono najważniejsze wnioski i rekomendacje ewaluatorów wobec Programu.

Wnioski:

- Projekt RPS w zakresie transportu oceniono jako dobre narzędzie realizacyjne celu operacyjnego 3.1 SRWP;
- podkreślono znaczenie realizacji interwencji w ramach całego programu, od którego zależeć będzie powodzenie innych programów strategicznych, w szczególności RPS w zakresie aktywności zawodowej i społecznej (dostępność usług edukacyjnych) oraz RPS w zakresie ochrony zdrowia (dostępność usług zdrowotnych);

- w diagnozie brak informacji pozwalających na uzasadnienie niektórych elementów interwencji określonych na poziomie priorytetów, działań i typów przedsięwzięć;
- Cel Główny RPS został sformułowany poprawnie, układ priorytetów wynika wprost z określonych w SRWP kierunków działań;
- za słuszne przyjęto pakietowe podejście do przedsięwzięć strategicznych, w ramach których pojedyncze inwestycje połączono w logiczną całość;
- Cel Szczegółowy 3. wykracza w dużym stopniu poza zapisy SRWP;
- lista podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych elementów RPS w zakresie transportu została sformułowana poprawnie.

Rekomendacje:

- przemyślenie zapisów dotyczących niektórych fragmentów diagnozy w kierunku bardziej klarownego przedstawienia problemów systemu transportowego regionu;
- pozostawienie w analizie SWOT najważniejszych kwestii z punktu widzenia zakresu interwencji RPS w zakresie transportu oraz likwidacja podziału na infrastrukturę transportową i rynki transportowe (nie mają przełożenia na część projekcyjną dokumentu);
- odnośnie wyzwań: wskazuje się potrzebę ich uporządkowania zgodnie z proponowanym zakresem interwencji, a także przemyślenie możliwości ich połączenia;
- podkreślenie znaczenia transportu zbiorowego, jako elementu gospodarki niskoemisyjnej, a także jego roli w lokalnych planach i strategiach niskoemisyjnych;
- za celowe uważa się połączenie Priorytetu 1.2. (*Wysoka jakość usług transportu zbiorowego*) z Priorytetem 1.3. (*Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja*);
- proponuje się przeniesienie zobowiązania SRWP „Utworzenie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego” do systemu realizacji RPS Transport wraz z określeniem jego kompetencji;
- pozostawienie Celu Szczegółowego 3. (*Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym*) przy jego znacznym ograniczeniu. Proponuje się dopuszczenie działań związanych z rozwojem węzłów multimodalnych, jednak w ograniczonym zakresie, dla uzyskania synergii z działaniami poprawiającymi ich dostępność;
- wskaźniki określone na poziomie celu szczegółowego mają charakter kontekstowy, stąd proponuje się ich usunięcie;
- proponuje się włączenie środowisk naukowych do Rady Programowej.

4. Kierunki zmian w Programie, jako efekt procesu Oceny

Poniżej – w formie syntetycznej – przedstawiono najważniejsze kierunki zmian w Programie, wynikające z rekomendacji przedstawionych przez Wykonawcę Oceny:

- uszczegółowiono niektóre wątki diagnostyczne systemu transportowego o zapisy uzasadniające zakres interwencji w niektórych obszarach tematycznych;
- przeredagowano i uporządkowano wyzwania zgodnie z proponowanym zakresem interwencji,
- w ramach Celu Szczegółowego 1. dokonano połączenia Priorytetów 1.2. (*Wysoka jakość usług transportu zbiorowego*) i 1.3. (*Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja*) w nowy Priorytet 1.2. *Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja*;
- w działaniach w zakresie transportu zbiorowego w ramach kryteriów specyficznych (jako preferencja) odwołano się do zgodności z lokalnymi strategiami gospodarki niskoemisyjnej;

zakres interwencji w ramach Celu Szczegółowego 3. dostosowano do zgodności ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego.

ZAŁĄCZNIK 3. SŁOWNIK KLUCZOWYCH POJĘĆ

Analiza SWOT	nazwa SWOT jest akronimem angielskich słów <i>Strengths</i> (mocne strony), <i>Weaknesses</i> (słabe strony), <i>Opportunities</i> (szanse), <i>Threats</i> (zagrożenia). SWOT to jedna z najczęściej wykorzystywanych technik analitycznych, służąca do porządkowania/posegregowania posiadanej informacji. Analiza SWOT pozwala na ocenę praktycznie każdego zjawiska ze sfery działalności człowieka. Zgodnie z przyjętymi dla SWOT zasadami, dla każdego analizowanego obiektu należy zidentyfikować czynniki, które mają wpływ na wynik analizy, czyli słabe i silne strony oraz szanse i zagrożenia. Z jednej strony są to czynniki zewnętrzne i wewnętrzne, a z – drugiej pozytywne i negatywne. SWOT stanowi cenne narzędzie planowania i analizy strategicznej – poprawnie dokonana stwarza szanse wykorzystania mocnych stron organizacji, przy jednoczesnym unikaniu słabych w tych obszarach, w których pojawiają się możliwości oraz zabezpieczenia przed zagrożeniami
Bike & Ride	parking dla rowerów zlokalizowany w pobliżu przystanków transportu publicznego, wg zasady „zaparkuj rower i jedź transportem zbiorowym”
Izochrona	linia na mapie łącząca punkty, w których występuje to samo zjawisko w tym samym czasie
Konwencja AGN	dokument podpisany 19 stycznia 1996 r. w Genewie, będący europejskim porozumieniem dotyczącym głównych śródlądowych szlaków wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Wskazuje on kierunki rozwoju sieci dróg wodnych śródlądowych oraz określa ramy prawne, które pozwolą skoordynować plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych w Europie
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu na odcinku sieci drogowej	natężenie ruchu określone w oparciu o Generalny Pomiar Ruchu, wykonywany na drogach wojewódzkich i krajowych
Kryterium natężenia ruchu na odcinku sieci drogowej	natężenie ruchu przeprowadzone w doraźnych badaniach wykonywanych przez zarządców dróg
Miejski obszar funkcjonalny	zwarty układ przestrzenny, składający się z miasta (miast) oraz funkcjonalnie powiązanych z nim terenów (gmin otaczających), charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju
Obszar Metropolitalny Trójmiasta	typ obszaru funkcjonalnego, obejmującego miasta rdzeniowe (Gdańsk, Gdynię i Sopot) oraz powiązane z nimi funkcjonalnie bezpośrednie otoczenie, który został określony w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, jako obszar aglomeracji Trójmiasta
Ocena ex-ante	badanie ewaluacyjne projektu dokumentu, obejmujące m.in.: ocenę części diagnostycznej pod kątem trafności zidentyfikowanych wyzwań, problemów, trendów, potencjałów rozwojowych i obszarów problemowych, ocenę trafności sformułowanych wyzwań, weryfikację poprawności, spójności i realności celów, priorytetów i działań, zaproponowanego systemu realizacyjnego, ram finansowych i systemu monitorowania
Operator publicznego transportu zbiorowego	samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie

Organizator publicznego transportu zbiorowego	właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze
Organizacja pozarządowa	organizacja obywatelska (założona przez obywateli lub ich organizacje), działająca z własnej inicjatywy na rzecz wybranego interesu publicznego i nie działająca dla osiągnięcia zysku. W polskim prawie definicję ustawową organizacji pozarządowej zawiera art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2003 r. Nr 96, poz. 873), zgodnie z którym organizacjami pozarządowymi są, nie będące jednostkami sektora finansów publicznych, w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, i niedziałające w celu osiągnięcia zysku, osoby prawne lub jednostki nie posiadające osobowości prawnej, utworzone na podstawie przepisów ustaw, w tym fundacje i stowarzyszenia, przy czym niektórych przepisów ustawy nie stosuje się do fundacji publicznych i fundacji partii politycznych
Park & Ride	parking przeznaczony dla osób, które dojeżdżają z przedmieść dużych miast samochodem i korzystają w mieście z publicznego transportu zbiorowego
Partner kluczowy	podmiot kluczowy dla realizacji projektu/działania. Partner kluczowy może być partnerem finansowym, merytorycznym projektu/działania. Nie należy utożsamiać tego terminu z beneficjentem
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	dokument planistyczny określający ramy i sieć komunikacyjną, na której organizowany jest publiczny transport zbiorowy. Uwzględnia on oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego
Potencjalne przedsięwzięcia strategiczne	to imiennie wpisane do Programu projekty, grupy projektów lub mini-programy, które mogą istotnie przyczynić się do realizacji celów Programu, ale – w szczególności ze względu na dość niski poziom dojrzałości koncepcyjnej lub bardzo wysoką skalę trudności realizacyjnych lub też brak możliwości określenia źródeł finansowania w chwili przyjmowania Programu – wymagają dopracowania, aby uzyskać status przedsięwzięcia strategicznego
Poziom bezpieczeństwa wg EuroRAP	poziom bezpieczeństwa określony przez Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach (<i>European Road Assessment Programme</i>)
Przedsięwzięcia strategiczne	są to imiennie wpisane do Programu projekty, grupy projektów lub mini-programy, które w istotny sposób przyczyniają się do realizacji celów Programu, angażując przy tym znaczne zasoby finansowe lub instytucjonalne, lub organizacyjne
Przewoźnik	przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu
Publiczny transport zbiorowy	powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej
Regionalne Programy Strategiczne (RPS)	stanowią uszczegółowienie i zasadnicze narzędzie realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 oraz pełnią wiodącą rolę w operacjonalizowaniu i harmonizowaniu działań Samorządu Województwa w różnych obszarach tematycznych Strategii. Tematyczny zakres oraz logika interwencji RPO WP na 2014–2020 będą zdeterminowane zapisami sześciu Regionalnych Programów Strategicznych

	w zakresie: rozwoju gospodarczego, aktywności zawodowej i społecznej, transportu, środowiska i energetyki, aktywności kulturalnej i turystycznej oraz ochrony zdrowia
Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityk, strategii i planów lub programów opracowywanych przez organy administracji publicznej. Obejmuje w szczególności: a) uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko, b) sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko, c) uzyskanie wymaganych ustawą opinii, d) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu
System szybkiej kolei miejskiej	system publicznego transportu zbiorowego opartego na wydzielonej, odseparowanej infrastrukturze kolejowej (całkowicie lub w znacznym stopniu), zintegrowany fizycznie i systemowo z systemem komunikacji miejskiej
Telematyka	rozwiązania telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne oraz rozwiązania automatycznego sterowania dostosowane do potrzeb obsługiwanych systemów fizycznych
Wojewódzkie przewozy pasażerskie	przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, a także przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie
Wypadek	zdarzenie drogowe, w którym występują ofiary ranne lub zabite