

STRATEGIA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OBSZARU METROPOLITALNEGO DO ROKU 2030

**Program Rozwoju Transportu Obszaru
Metropolitalnego w perspektywie finansowej
2014 – 2020**





Egz. nr

Opracowanie wykonano na zlecenie PBS Sp. z o.o.

Autorzy opracowania:

dr hab. inż. Kazimierz Jamroz

dr inż. Lech Michalski

mgr inż. Krystian Birr

Używane skróty:

CEF	Instrument „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility)
DI	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.
FK	Fundusz Kolejowy
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GMDSS	Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (ang. Global Maritime Distress and Safety System)
GOM	Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe (ang. Intelligent Transport Systems)
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
KT	Kontrakt Terytorialny dla województwa pomorskiego
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
OM	Obszar Metropolitalny
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych
PKP PLK SA	PKP Polskie Linie Kolejowe SA
POIŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
PT	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy)
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna
RPO	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020
RPS –	Regionalny Program Strategiczny
ERTMS	Europejski System Sterowania Pociągami (ang. European Train Control System)
SKM	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
SRWP	Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SUiKZP	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Networks)
SR STER	Strategia realizacji systemu tras rowerowych
WPIK	Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych
ZIT	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 - 2020



Spis treści

1. WSTĘP	1
2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU W OM DO ROKU 2020	2
2.1. Ocena stanu istniejącego	2
2.2. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami	5
3. CELE I DZIAŁANIA PRIORYTETOWE	8
3.1. Cel 1: Poprawa jakości zewnętrznych powiązań transportowych z OM	8
3.2. Cel 2: Poprawa jakości wewnętrznych powiązań transportowych w OM	11
3.3. Cel 3: Zwiększenie konkurencyjności systemu publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w OM	4
4. FINANSOWANIE	19
5. MONITOROWANIE I EWALUACJA	23



SPIS TABLIC

Tablica 3.1 Zadania inwestycyjne	9
Tablica 3.2 Zadania organizacyjne.....	11
Tablica 3.3 Zadania inwestycyjne	12
Tablica 3.4 Zadania organizacyjne.....	14
Tablica 3.5 Zadania inwestycyjne	15
Tablica 3.6 Zadania organizacyjne.....	18
Tablica 5.1 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 1: Poprawa, jakości zewnętrznych powiązań transportowych z OM	23
Tablica 5.2 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 2: Poprawa, jakości wewnętrznych powiązań transportowych w OM	23
Tablica 5.3 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 3: Zwiększenie konkurencyjności systemu transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w OM.....	24

1. WSTĘP

Strategia Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno – gospodarczego i przestrzennego jako istotnego wymiaru prowadzenia interwencji w zakresie polityki spójności. Całe opracowanie Strategii obejmuje pięć części:

- Część I: Diagnoza sytemu transportowego w OM
- **Część II: Program rozwoju transportu OM w perspektywie finansowej 2014 - 2020**
- Część III: Model ruchu w obszarze OM
- Część IV: Strategia Transportu i Mobilności OM
- Część V: Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Niniejsze opracowanie jest częścią II – Program rozwoju transportu OM w perspektywie finansowej 2014 – 2020.

Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 jest programem uwarunkowanym dotychczasowymi ustaleniami zawartymi w przygotowanych już na tę perspektywę krajowych, wojewódzkich i gminnych dokumentach strategicznych. Nie wszystkie jednak zadania przewidziane w tych dokumentach, a odnoszące się do Obszaru Metropolitalnego mają charakter metropolitalny. Dotyczy to w szczególności tych zadań, które ujęto w dokumentach miejskich i gminnych. Zakłada się jednocześnie, że w perspektywie do roku 2020 istnieją możliwości podjęcia także innych, nieujętych w dokumentach zadań, realizowanych wspólnie w sposób skoordynowany i na terenie kilku gmin. Stąd, niniejszy program obejmuje zadania:

- organizacyjne i inwestycyjne w transporcie w OM,
- odnoszące się do ruchu (mobilności) środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego, zmotoryzowanego i niezmotoryzowanego (ruch pieszy i rowerowy stanowiący formy mobilności aktywnej) w zakresie adekwatnym do znaczenia tego ruchu dla funkcjonowania OM,
- służące poprawie obsługi transportowej poprzez realizację inwestycji ponadlokalnych i usprawnienia zarządzania transportem w całym OM i w jego poszczególnych strefach (centrum obszaru metropolitalnego - Trójmiasto, pozostałe gminy OM),
- które zostaną zrealizowane do roku 2020, a także zadania stanowiące przygotowanie do rozwoju transportu w OM po roku 2020; w szczególności dotyczą one prac organizacyjnych i planistyczno-projektowych.

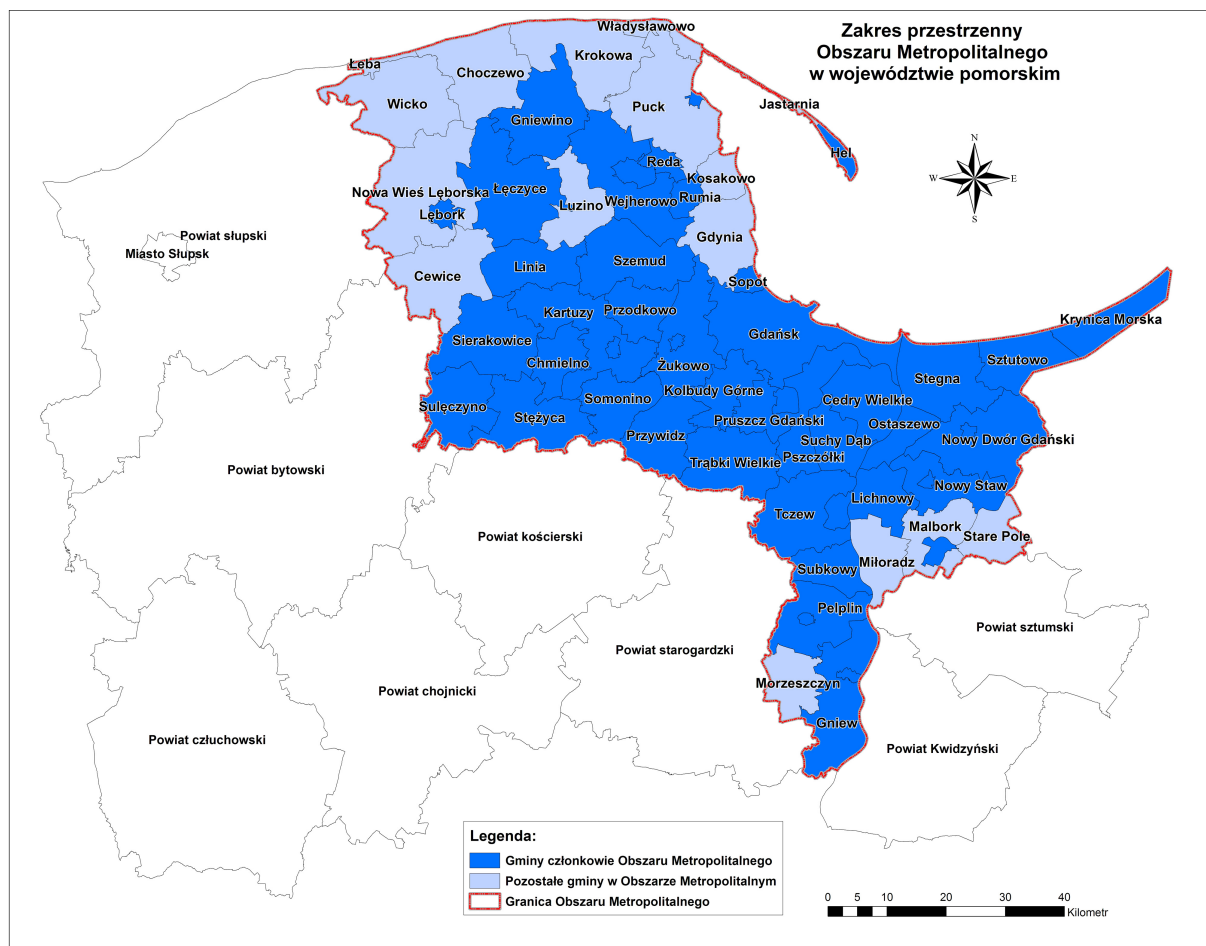
Koncentracja powyższych zadań w jednym dokumencie stwarza warunki dla zbilansowania środków organizacyjnych i finansowych w OM, a także dla podjęcia przez zarządy transportu i gminy OM prac nad koordynacją zadań, tak aby rozwój infrastruktury transportowej nie stwarzał problemów w jej funkcjonowaniu. Celem opracowania jest także uporządkowanie zaplanowanych przez samorządy inwestycji do roku 2020 i ocena wyzwań jakie stoją przed planowaniem transportu w dłuższej perspektywie do roku 2030.

2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU W OM DO ROKU 2020

2.1. OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO

Obszar Metropolitalny (OM) z jego miastami centralnymi (Gdańsk, Sopot, Gdynia) jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych.

OM liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu. Miasta koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Krynica Morska (1,2 tys. mieszkańców). Szacuje się, że do 2035 roku zmniejszy się liczba mieszkańców miast Trójmiasta, a zwiększy gmin otaczających te miasta.



Rys. 2.1. Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjętego do opracowania niniejszych dokumentów strategicznych.

Źródło: opracowanie własne

Gospodarka OM związana jest głównie z sektorami usług, przemysłu i budownictwa. Profil gospodarczy obszaru zdominowany jest przez dwa główne nurty przemysłu: tradycyjny (gospodarka morską, przemysł rafineryjny i spożywczy) oraz wysokich technologii (przemysł elektroniczny, sektor informatyczny, farmacja i biotechnologia). Ważną dziedziną gospodarki

jest także turystyka. W 2013 roku w OM funkcjonowało 175 tys. podmiotów gospodarczych, co stanowiło 64% podmiotów z województwa pomorskiego. W podmiotach tych pracowało 350 tys. pracowników. Ponadto na tym obszarze występuje siedem podstref Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dwa parki naukowo-technologiczne i pięć inkubatorów przedsiębiorczości.

W OM zlokalizowane są 24 szkoły wyższe oraz kilkanaście oddziałów zamiejscowych, kształcących razem ponad 100 tys. studentów (93% studentów w województwie), prawie wszystkie zlokalizowane w Trójmieście. W roku szkolnym 2012/2013 na obszarze OM działało: 510 szkół ponadgimnazjalnych z łączną liczbą uczniów 46 tys. (69% w województwie) z tego ponad 20 tys. w Trójmieście.

W ocenie struktury przestrzennej OM z punktu widzenia funkcjonowania transportu należy stwierdzić, że:

- rozmieszczenie obszarów mieszkaniowych, miejsc pracy i nauki tworzy zapotrzebowanie na podróże, głównie do centrum OM o skali wymagającej wysokiej sprawności infrastruktury i form organizacyjnych,
- porty morskie i przemysłowo – usługowe obszary około portowe są głównymi źródłami i celami przewozów towarów, wymagające nowoczesnego zaplecza logistycznego, infrastrukturalnego i organizacyjnego,
- obszary rozmieszczone wzdłuż pobrzeża Morza Bałtyckiego i na obszarze Pojezierza Kaszubskiego są głównymi kierunkami ruchu turystycznego mieszkańców metropolii, regionu, kraju i turystów zagranicznych, wymagające sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego.

Metropolitalne funkcje transportowe pełni przede wszystkim infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Nowe wytyczne rozwoju TEN-T wskazują, że w OM znajduje się północny odcinek korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk (Baltic - Adriatic Corridor - BAC) przebiegający od polskich portów w Gdańsku i Gdyni przez Czechy, Słowację i Austrię do portów Koper (Słowenia) oraz Wenecja, Triest i Rawenna (Włochy). W ramach korytarza BAC utworzony został także towarowy korytarz kolejowy RFC 5. Na metropolitalnym odcinku korytarza BAC koncentrują się zaliczone do sieci bazowej TEN-T następujące elementy infrastruktury transportowej:

- porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
- port lotniczy w Gdańsku,
- odcinki linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201, 202 (Gdynia Port Centralny – Gdańsk Główny)
- odcinki linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny),
- odcinki dróg samochodowych: autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Katowice), drogi ekspresowe nr S6 (odcinek Gdynia – Gdańsk) i nr S7 (Gdańsk – Warszawa).

Do sieci kompleksowej TEN-T znajdującej się poza korytarzami bazowymi należą odcinki:

- linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 201 (Nowa Wieś Wielka– Kościerzyna – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny– Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód),

- linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 131 (Tczew – Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia – Kościerzyna – Maksymilianowo), nr 202 (Gdańsk Główny– Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew – Łąg Wschód),
- drogi ekspresowej nr S6 (gr. państwa– Kołbaskowo – Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Łęgowo)

Pozostała infrastruktura transportowa w OM służy głównie wewnętrznej obsłudze transportowej OM w powiązaniach międzypowiatowych i międzygminnych. W ocenie tej infrastruktury należy stwierdzić, że:

1. Sieć drogowa w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, niemniej jednak dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy między innymi o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), Nowa Spacerowa w Gdańsku (w tym tunel pod Pachołkiem), sprawne połączenia do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej, obwodnice kilku miejscowości (Obwodnica Kartuz, Sierakowic itp.).
2. Sieć kolejowa i jej stan rzutuje na zbyt mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest obsługa portów morskich transportem kolejowym. Opinie techniczne wskazują na potrzebę modernizacji całej linii 201 do Maksymilianowa w ramach perspektywy 2014 – 2020, obejmującej elektryfikację, dobudowę torów oraz odbudowę układów stacyjnych.
3. Istnieje konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku z zachowaniem wymagań sieci TEN-T. Dla transportu drogowego oznacza to konieczność zapewnienia połączeń drogowych o konstrukcji nawierzchni przenoszącej naciski 11,5 ton/oś, dla transportu kolejowego zelektryfikowanie linii i bocznic oraz zapewnienie konstrukcji torowisk przenoszących naciski, co najmniej 22,5 t/oś, prędkości 100 km/h, uruchomienia pociągów o długości 740 m oraz wdrożenie systemu ERTMS.
4. Podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego są:
 - brak spójności sieci transportowej wynikający nie tylko z braku wysokosprawnych odcinków w sieci drogowej, ale także z niewłaściwej jej struktury funkcjonalno-technicznej, rozbieżności pomiędzy klasami nominalnymi i rzeczywistymi, braku regulacji dostępności,
 - brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,
 - słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem a pozostałymi gminami OM, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,
 - brak wspólnych działań w OM, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
 - niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
 - dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

2.2. RAMY PRAWNE I POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Programowanie rozwoju infrastruktury transportowej na lata 2014-2020 jest w fazie końcowej, a realizacja większości strategicznych zadań inwestycyjnych została już przesądzona co do ich lokalizacji i zasad finansowania w wielu dokumentach rządowych i samorządowych na różnych szczeblach. Hierarchicznie, do dokumentów odnoszących się w swych zapisach do OM należą:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy; Baltic-Adriatic Rail Freight Corridor 5 - Implementation Plan
- Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission, December 2014
- Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku),
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Warszawa 2014 r.
- Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” POIiŚ 2014-2020
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 -2015 i 2014-2020 (projekt),
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych,
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020, MTBiGM, Warszawa lipiec 2013
- Kontrakt terytorialny dla województwa pomorskiego. Załącznik 1 do uchwały nr 1165/401/14 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 18 listopada 2014 r.,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 przyjęta przez Sejmik Województwa w dniu 24 września 2012 r.,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze, Gdańsk 2013
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020, Gdańsk, 2014,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 Projekt CCI 2014PL16M2OP011. Uchwała Nr 311/339/14 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 27 marca 2014 r., służący realizacji Umowy Partnerstwa, zatwierdzonej przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r.,
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STER), Gdańsk lipiec 2013,
- Zrównoważony Plan Mobilności dla Pruszcza Gdańskiego , sierpień – listopad 2013 r
- Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miast Gdańska, Gdyni, Tczewa, Wejherowa,
- Strategie rozwoju Portu Morskiego Gdańsk, Portu Morskiego Gdynia, Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe w Mieście Gdańsku.

W Kontrakcie terytorialnym dla województwa pomorskiego deklaruje się, że:

- strona rządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym, Programem Budowy Dróg Krajowych i Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych,
- strona samorządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich zgodnie z opracowanym planem inwestycyjnym w ramach warunkowości ex-ante do RPO,
- obie strony podejmą dialog w zakresie kategoryzacji dróg publicznych na terenie województwa;

Strony ustaliły, że na terenie OM ukierunkowanie finansowego wsparcia powinno wynikać z instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, realizowanych ze środków RPO i uzupełnianych przez przedsięwzięcia w obszarze niskoemisyjnego transportu publicznego, a także działań w zakresie efektywności energetycznej ze środków właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020.

W Regionalnym Programie Operacyjnym w ramach Osi Priorytetowej 9 „Mobilność” wskazano **trzy priorytety inwestycyjne**:

- Priorytet Inwestycyjny 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Celem szczegółowym tego priorytetu jest pogłębienie integracji oraz poprawa sprawności i efektywności systemu transportu zbiorowego w miastach i obszarach miejskich, co ma spowodować wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. Przedsięwzięcia będą realizowane m. in. na terenie: OM oraz miejskich obszarów funkcjonalnych Malborka-Sztumu, Łęborka.
- Priorytet Inwestycyjny 7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym tego priorytetu jest wzrost sprawności i bezpieczeństwa sieci drogowej o charakterze ponadregionalnym i regionalnym, co ma przyczynić się do ściślejszego powiązania infrastrukturą drogową najważniejszych ośrodków miejskich z Trójmiastem i węzłami TEN-T, a także miast powiatowych z ośrodkami gminnymi. Wspierane będą przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie i rozbudowie (wraz z wyposażeniem technicznym) układów drogowych, w tym na likwidacji „wąskich gardeł”, wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic lub obejść miejscowości. W ramach realizowanych przedsięwzięć przewiduje się także działania uzupełniające dotyczące organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawiające przepustowość i sprawność ruchu (Inteligentne Systemy Transportowe).
- Priorytet Inwestycyjny 7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. Celem szczegółowym tego priorytetu jest poprawa dostępności i sprawności systemu transportu kolejowego, a w następstwie tego wzrost liczby przewozów regionalnym transportem kolejowym. Przedsięwzięcia polegać będą na budowie i modernizacji kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej (stacje i przystanki kolejowe) oraz towarzyszącej. W ramach wsparcia możliwe będą także projekty podnoszące bezpieczeństwo i konkurencyjność transportu kolejowego (Inteligentne Systemy Transportowe), a także projekty związane z zakupem i

modernizacją taboru kolejowego (w tym realizowane w formule partnerstwa publiczno-prywatnego) obsługującego zmodernizowane linie.

3. CELE I DZIAŁANIA PRIORYTETOWE

Podstawowym celem rozwoju systemu transportowego OM jest skuteczne wspieranie realizacji społecznych, gospodarczych i środowiskowych celów rozwojowych OM ujętych w strategicznych dokumentach regionalnych i gminnych powiązanych z OM. Wysoka jakość systemu transportowego OM jest warunkiem podnoszenia konkurencyjności OM, a w szczególności rozwoju aktywności społecznej i innowacyjności w gospodarce, kreowaniu ładu przestrzennego i zrównoważonej mobilności miejskiej.

Podnoszenie jakości systemu transportowego OM w okresie do roku 2020 powinno koncentrować się na realizacji następujących celów transportowych (całościowych i gałęziowych, inwestycyjnych i organizacyjnych) możliwych do osiągnięcia w tym kilkuletnim okresie i korzystnych dla długoterminowej perspektywy rozwoju:

- Cel 1: Poprawa jakości zewnętrznych powiązań transportowych z OM
- Cel 2: Poprawa jakości wewnętrznych powiązań transportowych w OM
- Cel 3: Zwiększenie konkurencyjności systemu transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w OM.

3.1. CEL 1: POPRAWA JAKOŚCI ZEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH Z OM

Poprawa jakości zewnętrznych powiązań transportowych (drogowych, kolejowych, lotniczych i wodnych) ma polegać na:

- zwiększeniu liczby dużych ośrodków krajowych i zagranicznych powiązanych bezpośrednio z OM,
- poprawie warunków dostępności OM (w tym portów w Gdańsku i Gdyni) z ośrodków krajowych i zagranicznych oraz miast województwa pomorskiego leżących poza OM

Cel ten odnosi się do:

- infrastruktury transportowej decydującej o dostępności OM z pozostałych obszarów województwa pomorskiego, innych województw, obszarów metropolitalnych krajowych i zagranicznych,
- infrastruktury sieciowej (drogowej, kolejowej, wodnej) i punktowej (porty morskie) o randze europejskiej, krajowej i wojewódzkiej.

Priorytetowe zadania inwestycyjno-organizacyjne ujęte zostały głównie w:

- Kontrakcie terytorialnym dla Województwa Pomorskiego (KT),
- Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu (DI),
- Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 (PBDK),
- Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych (WPIK).

Zestawienie tych zadań przedstawiono w tabl.3.1 i 3.2

Tablica 3.1 Zadania inwestycyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Dokument określający warunki realizacji przedsięwzięcia
Transport drogowy				
D1/1	S-6 Słupsk – Gdańsk wraz z obwodnicą metropolitalną	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 7) do Strategii Rozwoju Transportu. PBDK na lata 2014-2020 (lista podstawowa)
D1/2	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki na terenie województwa pomorskiego	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 2) do Strategii Rozwoju Transportu. PBDK na lata 2011-2015 (lista podstawowa)
D1/3	Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu DK 22 i 55	Strona rządowa	inne	KT Krajowy Fundusz Drogowy
D1/4	Budowa alternatywnego dostępu drogowego do portu w Gdyni (w tym przebudowa elementów Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni)	Strona samorządowa	CEF	KT DI (poz. 18) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich
D1/5	Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK Nr 22	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT PBDK na lata 2014-2020 (pod warunkiem spełnienia kryteriów wyboru projektów)
D1/6	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 222, 224 poprawiających dostęp do A1	Strona samorządowa	RPO Środki samorządowe	RPS
D1/7	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: – budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, – budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 – budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218	Strona samorządowa	RPO Środki samorządowe	RPS
Transport kolejowy				
K1/1	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	Strona rządowa	CEF	KT DI (poz. 9) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
K1/2	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	Strona rządowa	CEF	KT DI (poz. 11) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
K1/3	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I II – odcinki w OM	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 15, 16) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
K1/4	Prace na linii kolejowej C-E 65 odcinek Bydgoszcz – Tczew – odcinki w OM	Strona rządowa	CEF	KT DI (poz. 21) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych
K1/5	Prace na linii kolejowej Nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 23) do Strategii Rozwoju Transportu



				na liście projektów morskich.
K1/6	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 207 odcinek Granica województwa – Kwidzyń – Malbork - odcinki w OM	Strona rządowa	RPO	KT Projekt zgłoszony przez PLK S.A. samorządowi województwa do sfinansowania w ramach RPO. Realizacja uzależniona od wyników negocjacji RPO z KE.
Transport wodny				
W1/1	Port Gdańsk – Modernizacja Wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap III – Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego – Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego – Modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku – Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwozlewową – Rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ)	KT DI (poz. 1, 3, 4, 6, 19, 31) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich
W1/2	Port Gdynia – Budowa terminalu promowego w porcie Gdynia – Pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia – Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia – Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni – Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ)	KT DI (poz. 12, 14, 21, 27, 33, 42) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich
W1/3	Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ)	KT DI (poz. 24) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
W1/4	Budowa systemu GMDSS administracji morskiej	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ)	KT DI (poz. 25) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
W1/5	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847 Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772 Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 - 718 (w ramach rewitalizacji drogi	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ)	KT DI (poz. 11, 12, 13) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów wodnych śródlądowych.

	wodnej E-70 i E-40)			
--	---------------------	--	--	--

Tablica 3.2 Zadania organizacyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
O1/1	Poprawa dostępu do Portu Morskiego Gdynia - Przygotowanie projektów dostosowania infrastruktury dostępowej „last mile” do wymagań sieci TEN-T	Do określenia w przyszłości		

3.2. CEL 2: POPRAWA JAKOŚCI WEWNĘTRZNYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W OM

Poprawa jakości wewnętrznych powiązań drogowych i kolejowych ma polegać na:

- skrócenia czasu dostępu do centrum OM z pozostałych gmin OM, w szczególności transportem zbiorowym,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i zmniejszeniu szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko w OM,
- stworzeniu warunków dla obsługi nowych terenów rozwojowych o funkcjach metropolitalnych.

Cel ten odnosi się do:

- infrastruktury transportowej decydującej o dostępności Trójmiasta z pozostałych ośrodków osadniczych OM,
- infrastruktury sieciowej (drogowej, kolejowej, wodnej) i punktowej (lokalne porty morskie, lotniska i lądowiska) o charakterze miejskim i metropolitalnym.

Priorytetowe zadania inwestycyjno-organizacyjne ujęte zostały głównie w:

- Kontrakcie terytorialnym (KT),
- Regionalnym Programie Strategicznym
- Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu (DI),
- Wieloletnich Programach Inwestycyjnych (w części dotyczącej inwestycji transportowych o dużym znaczeniu dla funkcjonowania OM)

Zestawienie tych zadań przedstawiono w tabl. 3.3 i 3.4

Tablica 3.3 Zadania inwestycyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Transport drogowy				
D2/1	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdynia	Do określenia w przyszłości	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 41) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów morskich.
D2/2	Rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa <ul style="list-style-type: none"> – ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachółkiem i Drogi Zielonej – Węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta – Węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta – Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska – Węzła Śródmieście – wiadukt Biskupia Górka – Nowej Kościuszki – Nowej Bulońskiej Północnej – Nowej Bulońskiej Południowej – Nowej Politechnicznej – Nowej Warszawskiej – Nowej Jabłoniowej – Nowej Świętokrzyskiej – Jana z Kolna – Nowej Wałowej – mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie 	Strona rządowa /samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) lub RPO	Według ustaleń: SUiKZP Gdańsk SUiKZP Gdynia SUiKZP Sopot
D2/3	Rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – Tczew – trasa dojazdowa do suchego portu w Zajączkowie – Pruszcz Gdański - tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego – Rumia - przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP, Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów – Budowa bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&Ride w Wejherowie 	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) lub RPO/ środki jednostek samorządu terytorialnego	
D2/4	Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – rozbudowa systemu TRISTAR w OM – stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego 	Strona samorządowa	RPO/ środki jednostek samorządu terytorialnego	RPS

Transport kolejowy				
K2/1	Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM), tym: <ul style="list-style-type: none"> – budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku podmiejskiego dworca Gdynia Główna oraz peronów na linii nr 250 – zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz przebudowa Stacji Gdynia Cisowa Postojowa w kierunku modernizacji i rozbudowy układu torowego, sieci trakcyjnej, zasilania i sterowania ruchem kolejowym oraz unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru i budowy wyjazdu w kierunku północnym – przebudowa odcinka Rumia-Wejherowo 	Strona samorządowa / rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) FK RPO środki jednostek samorządu terytorialnego	KT RPS ZIT (dodatkowa punktacja).
K2/2	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 229 odcinek Łębork – Łeba	Strona rządowa	RPO FK środki jednostek samorządu terytorialnego	KT RPS Projekt zgłoszony przez PLK S.A. samorządowi województwa do sfinansowania w ramach RPO
K2/3	Zakup zespołów trakcyjnych dla SKM i PKM	Strona samorządowa / rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) RPO FK	RPS
K2/4	Likwidacja kolizji linii kolejowych z ulicami (bezkolizyjne przejazdy)	Strona samorządowa / rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) RPO FK	
Transport wodny				
W2/1	Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wisły (element rewitalizacji drogi wodnej E-70 i E-40)	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	KT DI (poz. 16) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów wodnych śródlądowych.
W2/2	Rozwój dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego (kontynuacja)	Strona samorządowa	RPO/ środki jednostek samorządu terytorialnego	Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego (w zakresie turystycznego ich wykorzystania)
W2/3	Budowa przekopu przez Mierzeję Wiślaną	Strona rządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ)	
W2/4	Budowa i rozbudowa obiektów inżynierskich związanych z transportem wodnym	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) lub RPO	
W2/5	Rozbudowa Portu Puck – budowa falochronu zachodniego wraz z nabrzeżem rybackim	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POiŚ) lub RPO	

	– budowa falochronu północnego i zamykającego – budowa pomostów pływających – budowa drogi dojazdowej do portu			
--	--	--	--	--

Tablica 3.4 Zadania organizacyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
O2/1	Koordinacja działań w skali OM na rzecz zmniejszenia uciążliwości, ochrony infrastruktury przed procesami dewastacyjnymi (eliminacja pojazdów przeciążonych, eliminacja samochodów z chodników i powierzchni zielonych)	Do określenia w przyszłości	Do określenia w przyszłości	
O2/2	Weryfikacja techniczno-funkcjonalnej struktury sieci drogowej OM	Strona samorządowa/rządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
O2/3	Przygotowanie dokumentacji projektowej dla innych inwestycji określonych w Strategii Rozwoju OM do realizacji po roku 2020	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
O2/4	Opracowanie pre-studium budowy toru SKM do Tczewa	SKM	Do określenia w przyszłości	

3.3. CEL 3: ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO I MOBILNOŚCI AKTYWNEJ W OM

Poprawa funkcjonowania systemu transportu zbiorowego i warunków dla mobilności aktywnej¹ ma polegać na:

- skrócenie czasu dojazdu publicznym transportem zbiorowym z miejsc zamieszkania do miejsc pracy, edukacji i usług,
- zwiększeniu dostępu do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększeniu roli roweru w transporcie miejskim i jego udziału w dojazdach do przystanków przesiadkowych,
- integracji wewnętrznej transportu zbiorowego i integracji zewnętrznej z transportem indywidualnym (samochodowym, rowerowym),
- utrzymaniu właściwego dla zrównoważonego rozwoju podziału zadań przewozowych.

Cel ten odnosi się do:

- inwestycyjnego i organizacyjnego rozwoju transportu miejskiego i metropolitalnego (autobusowego, trolejbusowego, tramwajowego, kolejowego),
- rozwoju sieci tras rowerowych (dróg, pasów, szlaków itp.),
- przestrzeni sprzyjających mobilności aktywnej (strefy piesze, ruchu uspokojonego, ograniczonej dostępności dla ruchu uciążliwego).

¹ Mobilność aktywna - wszelkie formy przemieszczania się w sposób niezmotoryzowany – na rowerze, rolnkach, pieszo itp. oraz związane z nimi działania zmierzające do dostosowania przestrzeni dla wszystkich użytkowników ruchu poprzez kształtowanie, budowanie i wspieranie atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

Priorytetowe zadania inwestycyjno-organizacyjne ujęte zostały głównie w:

- Kontrakcie terytorialnym (KT),
- Regionalnym Programie Strategicznym
- Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020
- planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zestawienie tych zadań przedstawiono w tabl.3.5 i 3.6.

Tablica 3.5 Zadania inwestycyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Transport zbiorowy				
Z3/1	Wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu	Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy Stowarzyszenie GOM, MZKZG; Organizatorzy, operatorzy i przewoźnicy transportu miejskiego oraz regionalnego transportu zbiorowego,	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) /RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	KT ZIT PT Gdynia PT Gdańsk PT Wejherowo
Z3/2	Rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową – trasa „Nowa Bulońska Północna” (2,6 km), – Nowa „Bulońska Południowa” (2,1 km), – trasa „Nowa Politechniczna” (5,1 km), – trasa „Nowa Warszawska” (1,6 km), – trasa „Nowa Jabłoniowa” (2 km), – trasa „Nowa Świętokrzyska” (3,2 km), – trasa „Nowa Wałowa” (1,9 km) – trasa „Droga Zielona” (2,6 km)	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO	PT Gdańsk Strategiczny Program Transportowy (SPT) Gdańsk Południe
Z3/3	Zakup taboru transportu publicznego	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO	
Z3/4	Budowa, rozbudowa i modernizacja zajezdni transportu publicznego, w tym: – Zajezdnia Tramwajowa Gdańsk-Wrzeszcz – Zajezdnia Tramwajowa Gdańsk-Nowy Port – Zajezdnia autobusowa Stogi – Zajezdnia tramwajowa Gdańsk Południe	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO	



Z3/5	Dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO	
Z3/6	Rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie (w tym zastosowanie superkondensatorów)	Strona samorządowa	/RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	PT Gdynia
Z3/7	Integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	PT Gdynia PT Gdańsk
Z3/8	Ożywienia dróg wodnych w Gdańsku (kontynuacja) obsługujących linie tramwaju wodnego	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) /RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku
Z3/9	Przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportu publicznego	Strona samorządowa	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO	



Z3/10	<p>Budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tworzenie spójnej sieci węzłów integrujących systemy transportowe w kluczowych dla regionu miejscach stanowiących punkty węzłowe w procesie przemieszczania się osób. - działania rewitalizacyjne w zakresie istniejącej infrastruktury, a także budowę nowej poprawiającej dostępność i jakość procesu przesiadania się pasażerów. - poprawa obsługi węzłów transportem indywidualnym, jak również uprzywilejowanie i dostosowanie infrastruktury dla transportu zbiorowego, obejmujących węzły integracyjne i przystanki zintegrowane: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rębiechowo 2. Cieplewo 3. Golubie 4. Gościcino Wejherowskie 5. Kartuzy 6. Gdynia Karwiny 7. Luzino Morskie 8. Gdańsk Osowa 9. Pruszcz Gdański 10. Pszczółki 11. Reda 12. Rumia 13. Rumia Janowo 14. Sierakowice 15. Somonino 16. Tczew 17. Wejherowo 18. Żukowo 19. Nowy Dwór Gdański 20. Sopot 21. na linii PKM: Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Strzyża, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz) i na linii SKM: Gdańsk Przymorze, Gdańsk Zaspą, Gdańsk Oliwa 	<p>Strona samorządowa/ rządowa</p> <p>Partnerzy miasta i gminy: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Wejherowo, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężycza, gmina Wejherowo, Pszczółki, miasto Puck Kartuzi, Luzino</p>	<p>właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) lub RPO</p>	<p>RPS KT ZIT PT Gdynia PT Gdańsk</p>
Z3/11	<p>Budowa/modernizacja dodatkowych węzłów integracyjnych Władysławowo</p>	<p>Strona samorządowa</p>	<p>RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego</p>	
Infrastruktura rowerowa				

R3/1	System Tras Rowerowych dla OMT: – budowa tras rowerowych (wydzielone drogi rowerowe, pasy rowerowe w jezdni, tworzenie bezpiecznych przestrzeni wspólnych), – budowa parkingów rowerowych, wprowadzanie oznakowania i innych udogodnień dla ruchu rowerowego i jego integracji z transportem zbiorowym	Strona samorządowa/ rządowa Partnerzy: GOM, PKM , miasta i gminy: Cedry Wielkie, Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Wejherowo, Pruszcz Gdański, Reda Rumia, miasto Puck, Pszczółki, Sopot, Tczew, Trąbki Wielkie, gmina Wejherowo Żukowo, Szemud. Powiaty: gdański, wejherowski, nowodworski.	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020 (POIŚ) /RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	RPS (w zakresie dojazdów do węzłów integracyjnych) KT ZIT
R3/2	Budowa zamiejskich regionalnych tras rowerowych - Kaszubska Trasa Rowerowa	Strona samorządowa	RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	
R3/3	Utworzenie systemu roweru metropolitalnego (spójnego dla OM systemu roweru publicznego i wypożyczalni rowerowych)	Strona samorządowa	RPO / środki jednostek samorządu terytorialnego	ZIT
Infrastruktura dla pieszych				
P3/1	Organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
P3/2	Budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele)	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
P3/3	Przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności w miastach OM	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	

Tablica 3.6 Zadania organizacyjne

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Strony odpowiedzialne za realizację	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
O3/1	Opracowanie i wdrażanie jednolitej w skali centrum OM polityki parkingowej	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
O3/2	Koordinacja opracowań planistycznych w części dotyczącej systemu transportu	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
O3/3	Opracowanie i wdrażanie jednolitych zasad wykonywania planów mobilności (w tym mobilności aktywnej) dla miast jak i obiektów – dużych generatorów ruchu	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	
O3/4	Wykonanie projektów transportowych i studiów wykonalności dla metropolitalnych inwestycji transportu zbiorowego po roku 2020	Strona samorządowa	środki jednostek samorządu terytorialnego	

4. FINANSOWANIE

Realizacja celów Programu finansowana będzie z następujących źródeł:

a) środki publiczne krajowe:

- budżet państwa
- budżet województwa pomorskiego
- budżety jednostek samorządu terytorialnego OM
- budżety jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych (np. PKP PLK SA, GDDKiA)
- państwowe fundusze celowe (np. Fundusz Kolejowy, Fundusz Drogowy)
- kredyty krajowych instytucji finansowych
- inne dostępne instrumenty finansowego wsparcia publicznego

700 środki publiczne zagraniczne:

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

700 środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Szacunkowy koszt realizacji przedsięwzięć wynosi około 25 mld PLN. Kwota ta nie wynika ze zobowiązań finansowych podjętych przez podmioty zaangażowane w realizację Programu.

Tablica 4.1 Szacunkowe koszty realizacji Programu

Nr	Nazwa przedsięwzięcia	Wartość przedsięwzięcia w mln zł	Środki z budżetów samorządów w mln zł
D1/1	S-6 Słupsk – Gdańsk wraz z obwodnicą metropolitalną	6 564,5	-
D1/2	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: odcinki na terenie województwa pomorskiego	8 750,2 (cała inwestycja)	-
D1/3	Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu drogi nr 22 i nr 55	do określenia w przyszłości	-
D1/4	Budowa alternatywnego dostępu drogowego do portu w Gdyni	do określenia w przyszłości	-
D1/5	Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi nr 22	102,2	-
D1/6	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 222, 224 poprawiających dostęp do A1	do określenia w przyszłości	
D1/7	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym: – budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 – budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218	470,7 do określenia w przyszłości	70,6
K1/1	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	650	
K1/2	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	800	-

K1/3	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I II	617	-
K1/4	Prace na linii kolejowej C-E 65 odcinek Bydgoszcz – Tczew – odcinki na terenie woj. Pomorskiego	700 (cała inwestycja)	-
K1/5	Prace na linii kolejowej Nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	1500	-
K1/6	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 207 odcinek Granica województwa – Kwidzyn – Malbork	do określenia w przyszłości	
W1/1	Port Gdańsk – modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Etap III – modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego – modernizacja toru wodnego do Portu Północnego – modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku – Gdańsk Port Północny – budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwozlewową – rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk	1296	-
W1/2	Port Gdynia – budowa terminalu promowego w porcie Gdynia – pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia – rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia – przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni – rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	1258	
W1/3	Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation	do określenia w przyszłości	
W1/4	Budowa systemu GMDSS administracji morskiej	do określenia w przyszłości	
W1/5	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847, km 847 -772, km 772 – 718 (w ramach rewitalizacji drogi wodnej E-70 i E-40)	262	-
D2/1	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdynia	1100	
D2/2	Rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: – ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i Drogi Zielonej – Węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta – Węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta – Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska – Węzła Śródmieście – wiadukt Biskupia Górka – Nowej Kościuszki – Nowej Bulońskiej Północnej – Nowej Bulońskiej Południowej – Nowej Politechnicznej – Nowej Warszawskiej – Nowej Jabłoniowej – Nowej Świętokrzyskiej – Jana z Kolna – Nowej Wałowej – mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie	3607	do określenia w przyszłości
D2/3	Rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, w tym: – Tczew – trasa dojazdowa do suchego portu w Zajączkowie – Pruszcz Gdański - tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego	do określenia w przyszłości	

	<ul style="list-style-type: none"> - Rumia - przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP, Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów - Budowa bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&Ride w Wejherowie 		
D2/4	Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - rozbudowa systemu TRISTAR w OM - stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego 	do określenia w przyszłości	
K2/1	Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM)	1352	10
K2/2	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 229 odcinek Łębork – Łeba	200	-
K2/3	Zakup zespołów trakcyjnych dla SKM i PKM	850	127
W2/1	Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szarpawy i Martwej Wisły (element rewitalizacji drogi wodnej E-70 i E-40)	20	-
W2/2	Rozwój dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego (kontynuacja)	do określenia w przyszłości	
W2/3	Budowa przekopu przez Mierzęję Wiślaną	do określenia w przyszłości	
W2/4	Budowa i rozbudowa obiektów inżynierskich związanych z transportem wodnym	do określenia w przyszłości	
W2/5	Rozbudowa Portu Puck	do określenia w przyszłości	
O2/1	Koordynacja działań w skali OM na rzecz zmniejszenia uciążliwości, ochrony infrastruktury przed procesami dewastacyjnymi (eliminacja pojazdów przeciążonych, eliminacja samochodów z chodników i powierzchni zielonych)	do określenia w przyszłości	
O2/2	Weryfikacja techniczno-funkcjonalnej struktury sieci drogowej OM	do określenia w przyszłości	
O2/3	Przygotowanie dokumentacji projektowej dla innych inwestycji określonych w Strategii Rozwoju OM do realizacji po roku 2020	do określenia w przyszłości	
O2/4	Opracowanie pre-studium budowy toru SKM do Tezewa	do określenia w przyszłości	
Z3/1	Wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu	25,0	21,25
Z3/2	Rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową <ul style="list-style-type: none"> - trasa „Nowa Bulońska Północna” (2,6 km), - Nowa „Bulońska Południowa” (2,1 km), - trasa „Nowa Politechniczna” (5,1 km), - trasa „Nowa Warszawska” (1,6 km), - trasa „Nowa Jabłoniowa” (2 km), - trasa „Nowa Świętokrzyska” (3,2 km), - trasa „Nowa Wałowa” (1,9 km) - trasa „Droga Zielona” (2,6 km) 	1786	do określenia w przyszłości
Z3/3	Zakup taboru transportu publicznego	do określenia w przyszłości	
Z3/4	Budowa, rozbudowa i modernizacja zajezdni transportu publicznego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - Zajezdnia Tramwajowa Gdańsk-Wrzeszcz - Zajezdnia Tramwajowa Gdańsk- Nowy Port - Zajezdnia autobusowa Stogi - Zajezdnia tramwajowa Gdańsk Południe 	65	



Z3/5	Dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych	17	
Z3/6	Rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie (w tym zastosowanie superkondensatorów)	do określenia w przyszłości	
Z3/7	Integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR	do określenia w przyszłości	
Z3/8	Ożywienia dróg wodnych w Gdańsku (kontynuacja) obsługujących linie tramwaju wodnego	do określenia w przyszłości	
Z3/9	Przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportu publicznego	168,5	
Z3/11	Budowa/modernizacja dodatkowych węzłów integracyjnych Władysławowo	Do ustalenia w przyszłości	
Z3/10	Budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą: – tworzenie spójnej sieci węzłów integrujących systemy transportowe w kluczowych dla regionu miejscach stanowiących punkty węzłowe w procesie przemieszczania się osób. – działania rewitalizacyjne w zakresie istniejącej infrastruktury, a także budowę nowej poprawiającej dostępność i jakość procesu przesiadania się pasażerów. Poprawa obsługi węzłów transportem indywidualnym, jak również uprzywilejowanie i dostosowanie infrastruktury dla transportu zbiorowego.	477,3	245,74
R3/1	System Tras Rowerowych dla OMT: – budowa tras rowerowych (wydzielone drogi rowerowe, pasy rowerowe w jezdni, tworzenie bezpiecznych przestrzeni wspólnych), – budowa parkingów rowerowych, wprowadzanie oznakowania i innych udogodnień dla ruchu rowerowego i jego integracji z transportem zbiorowym		
R3/2	Budowa zamiejskich regionalnych tras rowerowych - Kaszubska Trasa Rowerowa	do określenia w przyszłości	
R3/3	Utworzenie systemu roweru metropolitalnego (spójnego dla OM systemu roweru publicznego i wypożyczalni rowerowych)	27	
P3/1	Organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM	do określenia w przyszłości	
P3/2	Budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele)	do określenia w przyszłości	
P3/3	Przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności w miastach OM	do określenia w przyszłości	
O3/1	Opracowanie i wdrażanie jednolitej w skali centrum OM polityki parkingowej	do określenia w przyszłości	
O3/2	Koordynacja opracowań planistycznych w części dotyczącej systemu transportu	do określenia w przyszłości	
O3/3	Opracowanie i wdrażanie jednolitych zasad wykonywania planów mobilności (w tym mobilności aktywnej) dla miast jak i obiektów - dużych generatorów ruchu	do określenia w przyszłości	
O3/4	Wykonanie projektów transportowych i studiów wykonalności dla metropolitalnych inwestycji transportu zbiorowego po roku 2020	do określenia w przyszłości	

5. MONITOROWANIE I EWALUACJA

Proces monitorowania i oceny Programu obejmie wykorzystanie kilku narzędzi służących do opracowania raportów z realizacji i raportów ewaluacyjnych Programu. Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Programu będą:

- baza informacji i wskaźników określonych na poziomie celów transportowych. Każdy wskaźnik oprócz wartości powinien zawierać metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych.
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, służące zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem i ewaluacją Programu.

Podstawą ewaluacji Programu będą raporty z monitorowania realizacji Programu. Zakłada się, że będą one zawierać:

- ocenę postępu realizacji celów i priorytetów Programu;
- analizę zmian wartości założonych wskaźników;
- ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach Programu;
- ocenę postępu realizacji zobowiązań wynikających ze Strategii Rozwoju OM
- rekomendacje w zakresie planowanych działań.

Raporty z realizacji Programu będą sprawozdaniami sporządzanymi raz w roku i przekazywane nie później niż przed końcem I połowy bieżącego roku.

W związku z finansowaniem Programu skorelowanym z funduszami UE w latach 2014–2020, do monitorowania i ewaluacji Programu powinny być zaangażowane jednostki właściwe ds. programowania i wdrażania programów operacyjnych, współfinansowanych w ramach Polityki Spójności i innych polityk UE na lata 2014–2020.

Wskaźniki monitorowania na poziomie celów Programu przedstawiono w tablicach 5.1 – 5.3.

Tablica 5.1 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 1: Poprawa, jakości zewnętrznych powiązań transportowych z OM

Wskaźnik	Wartość bazowa (rok 2014)	Wartość docelowa (rok 2020)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźnik produktu				
Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM [km]	119	269	co 4 lata	GDDKiA
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]	185	275	co 4 lata	PKP PLK SA

Tablica 5.2 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 2: Poprawa, jakości wewnętrznych powiązań transportowych w OM

Wskaźnik	Wartość bazowa (rok 2014)	Wartość docelowa (rok 2020)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźnik produktu				
Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM [km]	82	141	co 2 lata	PLK
Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM [km]	0	30	co 2 lata	beneficjenci
Wskaźnik rezultatu				

Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D [%]	2%	0%	co 2 lata	GDDKIA, WZD w Gdańsku
Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym [%]	15%	5%	co 2 lata	PLK
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]	32	40	co 2 lata	ewaluacja
Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy [sztuk]	19	20	co 2 lata	ewaluacja
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk [%]	88	93	co 2 lata	ewaluacja
Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych) [ofiar]	101* 302*	50 180	co 1 rok	ewaluacja

*dane z 2013 roku

Tablica 5.3 Wskaźniki monitorowania realizacji celu 3: Zwiększenie konkurencyjności systemu transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w OM

Wskaźnik	Wartość bazowa (rok 2014)	Wartość docelowa (rok 2020)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Wskaźnik produktu				
Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych [km]	0	53	co 2 lata	beneficjenci
Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych [km]	0	20	co 2 lata	beneficjenci
Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów) [sztuk]	19 tramwajów 2 trolejbusy	216	co 2 lata	beneficjenci
Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych [sztuk]	0	31	co 2 lata	beneficjenci
Liczba wybudowanych obiektów P&R [sztuk]	0	28	co 2 lata	beneficjenci
Wskaźnik rezultatu				
Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM [przewozów na mieszkańca/rok]	304	350	co 2 lata	ewaluacja