

Załącznik nr 3.1 do Programu rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020.
 (Część Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.)



KARTA PRZEDSIĘWZIĘCIA WCHODZĄCEGO W SKŁAD PAKIETU W RAMACH ZINTEGROWANEGO POROZUMIENIA TERYTORIALNEGO (ZPT)/ /ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH (ZIT) DLA OBSZARU METROPOLITALNEGO TRÓJMIASTA (OMT)

I. Informacje wprowadzające

Nazwa przedsięwzięcia	Węzły integracyjne OM wraz z trasami dojazdowymi		
Obszar tematyczny	RPS:	Transport Mobilne Pomorze (cel szczegółowy 1 – rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego)	<input type="checkbox"/> inny (ewentualne obszary komplementarne, nie ujęte w RPS)
	Priorytet:	1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego 1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja	
	Działanie:	1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą 1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą 1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego 1.1.4. Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego	

Charakter przedsięwzięcia: (zaznacz X)	<input type="checkbox"/> projekt <input type="checkbox"/> grupa projektów <input type="checkbox"/> program
Typ przedsięwzięcia (zaznacz X)	<input type="checkbox"/> inwestycyjny <input type="checkbox"/> nieinwestycyjny <input type="checkbox"/> mieszany
Lokalizacja przedsięwzięcia/ zasięg oddziaływania	lokalizacja przedsięwzięcia: miejski obszar funkcjonalny: Obszar Metropolitalny Trójmiasta i gminy przyległe zasięg oddziaływania: województwo pomorskie

II. Zakres współpracy i komplementarność z innymi przedsięwzięciami

Partnerzy/ Podmioty realizujące	Lider:	<i>Miasto Gdańsk</i> (nazwa podmiotu)	<i>koordynator</i> (rola w przygotowaniu i realizacji przedsięwzięcia)
	Partnerzy:	1. miasto Gdańsk 2. miasto Gdynia 3. miasto Sopot 4. gmina Żukowo 5. miasto Reda 6. miasto Pruszcz Gdański 7. gmina Pruszcz Gdański 8. miasto Tczew 9. miasto Wejherowo 10. gmina Sierakowice 11. miasto Rumia 12. gmina Somonino 13. gmina Stężyca 14. gmina Wejherowo 15. gmina Pszczółki 16. gmina Kartuzy 17. gmina Luzino 18. powiat nowodworski 19. powiat gdański 20. miasto Puck 21. miasto Władysławowo 22. miasto Jastarnia lista rezerwowa*: 23. gmina Nowy Dwór Gdański 24. gmina Trąbki Wielkie 25. powiat wejherowski b) związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	Realizacja przedsięwzięcia wg kompetencji terytorialnych (rola w przygotowaniu i realizacji przedsięwzięcia)

		<p>c) spółki z udziałem jednostek samorządu terytorialnego: Pomorska Kolej Metropolitalna Sp. z o.o.</p>	
<p>Komplementarność przedsięwzięcia: (powiązanie, nazwa)</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ bezpośrednio powiązanie z innym planowanym w ramach ZPT/ZIT przedsięwzięciem rozwojowym obszaru funkcjonalnego <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt główny wskazany w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko w priorytecie inwestycyjnym 4.5 zrównoważona mobilność miejska/ekologiczny transport miejski: <i>Rozwój komunikacji publicznej i intermodalnej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta – etap I i II.</i> 2. 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 (Rumi); 3. Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na OM umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu. 4. Rozszerzenie systemu TRISTAR w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta. 5. Rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego w kierunku Wejherowa. 6. Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 w Trójmieście wraz z modernizacją Budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250; □ silne powiązanie z innym/i projektem/projektami zrealizowanym/i bądź w trakcie realizacji <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja magistrali kolejowej E65 wraz z modernizacją dworców (Malbork, Gdynia, Tczew, peron w Sopocie) 2. Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wraz z węzłami integracyjnymi 3. Rewitalizacja linii kolejowej 201 Gdynia – Kościerzyna - projekt w trakcie realizacji; projekt powiązany z Pomorską Koleją Metropolitalną 4. Rewitalizacja linii kolejowej 213 Reda – Hel - projekt w trakcie realizacji; projekt powiązany z Pomorską Koleją Metropolitalną 5. Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007 – 2013 6. Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Glinisz – Kartuzy 7. Budowa infrastruktury transportowego węzła integracyjnego w Tczewie – projekt zrealizowany, RPO 8. Projekt „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” 9. <i>Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei</i> 		

	<p><i>Kokoszkowskiej” Faza II – realizacja przedsięwzięcia</i> – projekt w trakcie realizacji; Studium Wykonalności Inwestycji zakłada docelowe kursowanie składów PKM do Kartuz;</p> <p>10. <i>Dokumentacja przygotowawcza dla Elektryfikacji linii kolejowych: nr 201 na odc. Kościerzyna - Gdynia, linii PKM na odc. Gdańsk Wrzeszcz - Rębiechowo, linii nr 229 na odc. Glinch - Kartuzy i nr 214 Somonino – Kartuzy</i> - projekt w trakcie realizacji; celem przedsięwzięcia jest analiza i przygotowanie inwestycji do realizacji w kolejnym okresie programowania UE 2014-2020;</p> <p>11. <i>Sezonowe przewozy kolejowe uruchamiane na trasie Kartuzy-Somonino-Gdynia</i> – przedsięwzięcie realizowane cyklicznie; sezonowe przewozy kolejowe są finansowane z budżetu Samorządu Województwa Pomorskiego, Gminy Kartuzy oraz Powiatu Kartuskiego; celem przedsięwzięcia jest zachęcenie mieszkańców i turystów do korzystania ze zbiorowego transportu kolejowego.</p> <p><input type="checkbox"/> bezpośrednie powiązanie z przedsięwzięciem strategicznym ujętym w RPS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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); 2. Zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej; 3. Zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich. <p><input type="checkbox"/> bezpośrednie powiązanie z krajowym przedsięwzięciem strategicznym zidentyfikowanym we wstępnym zarysie mandatu negocjacyjnego SWP do Kontraktu Terytorialnego</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przedsięwzięcie priorytetowe I. Projekt Rozwoju Komunikacji Miejskiej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. 2. Przedsięwzięcie priorytetowe II: Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Starogard Szczeciński) wchodzące w skład przedsięwzięcia: Rozwój infrastruktury transportowej korytarza Północnego (pakiet inwestycji) jako warunek konkurencyjności i spójności wewnętrznej Regionu Morza Bałtyckiego, 3. Przedsięwzięcie priorytetowe III: Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn) wchodzące w skład przedsięwzięcia: Pakiet przedsięwzięć wzmacniających konkurencyjność strefy rozwojowej ponadregionalnego korytarza transportowego Południowego 4. Przedsięwzięcie priorytetowe IV: Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (w tym elektryfikacja linii) wchodzące w skład przedsięwzięcia: Poprawa dostępności południowo – zachodniej i zachodniej części województwa do obszaru metropolitalnego Trójmiasta
--	--

III. Cele przedsięwzięcia i jego znaczenie dla rozwoju OMT

Zwięzły opis	Celem przedsięwzięcia jest podniesienie efektywności transportu publicznego wskutek
---------------------	---

<p>przedsięwzięcia (max. pół strony)</p>	<p>poprawy jego integracji (poprzez węzły integracyjne) z licznymi podsystemami transportu zbiorowego i indywidualnego oraz transportu rowerowego w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.</p>
	<p>Przedmiotem przedsięwzięcia będzie działanie polegające na utworzeniu spójnej sieci węzłów integrujących systemy transportowe w kluczowych dla obszaru metropolitalnego miejscach stanowiących punkty węzłowe w procesie przemieszczania się osób. W ramach prowadzonych prac planuje się szeroko pojęte działania rewitalizacyjne w zakresie istniejącej infrastruktury, a także budowę nowej poprawiającej dostępność i jakość procesu przesiadania się pasażerów. Projekty zgłoszone do realizacji obejmują swoją tematyką zarówno poprawę obsługi węzłów transportem indywidualnym, jak również uprzywilejowanie i dostosowanie infrastruktury dla transportu zbiorowego. Ważny element programu stanowić będą działania poprawiające warunki wykorzystania roweru jako elementu transportowego w zlewni węzłów, w tym rozbudowę infrastruktury rowerowej zapewniającą dogodny dostęp do węzłów. W założeniach programu wszystkie podjęte działania powinny stanowić formę poprawy przestrzeni publicznych znajdujących się w najbliższym otoczeniu węzłów. Jest to szczególnie ważny aspekt wpływający na poprawę postrzegania transportu zbiorowego jako atrakcyjnego systemu transportowego. Prawie wszystkie wytypowane węzły funkcjonują w oparciu o system linii kolejowych (w tym o realizowaną Pomorską Kolej Metropolitalną) z uwagi na jej wiodącą rolę w procesie przemieszczania się w obrębie Obszaru Funkcjonalnego Metropolii. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę/budowę następujących węzłów integracyjnych i ich dostępności:</p> <p>Cieplewo (gmina Pruszcz Gdański), Gdańsk Główny (miasto Gdańsk), Gdańsk Osowa (miasto Gdańsk), Gdańsk Rębiechowo (gmina Żukowo, miasto Gdańsk), Gdańsk Wrzeszcz (miasto Gdańsk), PKM/SKM Gdańsk (miasto Gdańsk), Gdynia Karwiny (miasto Gdynia), Gołubie (gmina Stężyca), Gościcino Wejherowskie (gmina Wejherowo), Jastarnia (miasto Jastarnia), Kartuzy (gmina Kartuzy), Luzino (gmina Luzino), Nowy Dwór Gdański (powiat nowodworski), Pruszcz Gdański (miasto Pruszcz Gd., gmina Pruszcz Gd.), Pszczółki (gmina Pszczółki, powiat gdański), Puck (miasto Puck), Reda (miasto Reda), Rumia (miasto Rumia), Rumia Janowo (miasto Rumia), Sierakowice (gmina Sierakowice), Somonino (gmina Somonino), Sopot (miasto Sopot), Tczew (miasto Tczew), Wejherowo kwiatowa (miasto Wejherowo), Władysławowo (gmina Władysławowo), Żukowo (gmina Żukowo),</p> <p>Lista rezerwowa:</p>

	<p>Wejherowo Śmiechowo - ZRYW (powiat wejherowski)</p> <p>(szczegółowy zakres w zał. nr 1).</p> <p>Istotnym elementem usprawniającym dojazd do węzła transportowego będzie system roweru metropolitalnego (publicznego), uzupełniający możliwość dotarcia do węzła. W przypadku małych miejscowości system będzie funkcjonował na zasadzie centralnej wypożyczalni rowerów, zlokalizowanej przy węźle.</p>		
<p>Strategiczny charakter przedsięwzięcia (kluczowe kryterium ZPT/ZIT)</p>	<p>Indywidualny transport samochodowy nie jest w stanie obsłużyć potrzeb komunikacyjnych wszystkich mieszkańców OM. W związku z tym w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego dużą wagę przyłożono do rozwoju systemu i warunków komunikacji publicznej, opartej na systemie węzłów przesiadkowych, integrujących różne środki transportu. Pozwoli to na podniesienie funkcjonalności, jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego oraz uzupełniającego go transportu rowerowego, co doprowadzi w efekcie do zrównoważenia systemu transportowego OM, poprawiając jakość życia mieszkańców i konkurencyjność regionu. Zwiększeniu ulegną potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym na obszarze OM.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia będzie miała istotny wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego (zmniejszenie znaczenia indywidualnej komunikacji samochodowej), poprzez tworzenie istotnych lokalnych i regionalnych tras rowerowych stanowiących dojazd do węzłów integracyjnych (rozwój połączeń multimodalnych rower – komunikacja publiczna). Będzie także ważnym elementem realizacji polityki zrównoważonego transportu, wzmacniając alternatywne względem samochodu prywatnego środki transportu, a także zachęcając do odbywania podróży multimodalnych, z wykorzystaniem komunikacji publicznej. Taka organizacja podróży przeciwdziała wykluczeniu społecznemu i pobudza rozwój gospodarki lokalnej, dzięki efektywniejszemu wykorzystaniu zasobów lokalnych związanych z transportem osób.</p> <p>Realizacja projektu pozwoli na złagodzenie barier komunikacyjnych w obszarze Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz sąsiadujących powiatów. Uruchomienie nowych przewozów kolejowych w oparciu o spójny system węzłów integrujących różne systemy transportowe zwiększy mobilność pracowników, uczniów i studentów, a także osób korzystających z usług metropolitalnych. Efektem dodatkowym będzie lepsze wykorzystanie potencjału turystycznego Kaszub. Poprawi się spójność transportowa Obszaru Metropolitalnego oraz całego regionu. Ponadto pozycja transportu zbiorowego umocni się m.in. poprzez efektywne połączenie regionalnego układu transportowego z systemem krajowym.</p>		
<p>Inne kryteria horyzontalne ZPT/ZIT</p>	<p>Ranga ponadlokalna (zakres i skala oddziaływania przedsięwzięcia - co najmniej subregionalne lub regionalne)</p>	<p>tak</p>	<p>Przedmiotowy projekt ma wpływ na cały region pomorski. Skala jego oddziaływania jest bardzo szeroka. Wskazane do realizacji w ramach projektu węzły integracyjne są zgodne z Planem zagospodarowania przestrzennego woj. pomorskiego oraz z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego. Realizacja przedsięwzięcia będzie miała bezpośredni wpływ na mieszkańców i turystów z jądra OM oraz</p>

		całego subregionu metropolitalnego.
<p>Charakter prorozwojowy <i>(pobudzanie przedsiębiorczości; wzrost zatrudnienia; inne)</i></p>	tak	<p>Analiza sytuacji społeczno-ekonomicznej oraz migracji na Obszarze Metropolitalnym oraz całym województwie pomorskim wykazała, że głównymi miastami docelowymi w codziennych podróżach do pracy są Gdańsk oraz Gdynia. Jednocześnie dojazd do miasta wojewódzkiego jest szczególnie atrakcyjny dla mieszkańców powiatów graniczących z tymi miastami. Ponożone przez nich średnie koszty dojazdów do pracy przede wszystkim transportem indywidualnym są najwyższe w całym województwie pomorskim.</p> <p>Realizacja projektu spowoduje usprawnienie dojazdów do miejsc pracy i nauki przy jednoczesnym obniżeniu kosztów podróży. Mieszkańcy regionu w większym stopniu będą korzystać z funkcji metropolitalnych zlokalizowanych w jądrze OM. Mieszkańcy w wieku produkcyjnym będą bardziej mobilni, co wpłynie na wzrost wartości PKB w całym regionie.</p> <p>Dodatковым rezultatem projektu będzie rozwój przedsiębiorczości na terenach ciążących do rozpatrywanych węzłów integracyjnych. Dodatkowo sprawne funkcjonowanie tego systemu zlikwiduje także barierę w rozwoju turystyki, jaką zapewne jest ograniczona dostępność terenów atrakcyjnych turystycznie transportem zbiorowym. Wspomoże to niewątpliwie rozwój przedsiębiorczości w branżach związanych z turystyką, rekreacją, kulturą itp.</p>
<p>Wielosektorowość <i>(udział co najmniej 2 z 3 sektorów: komunalny, gospodarczy, pozarządowy)</i></p>	tak	<p>W realizację przedsięwzięcia zaangażowane będą podmioty z dwóch sektorów. Każda z gmin partnerskich jako lider projektu reprezentuje sektor publiczny. Założenia inwestycji – zarówno na etapie jej przygotowania, realizacji, jak również zarządzania produktami projektu, będą uzgadniane z przedstawicielami sektora gospodarczego, jakimi są spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., SKM Trójmiasto oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz organizacjami pozarządowymi jako organizatorami prospołecznych elementów programu.</p>
<p>Uzasadnienie ekonomiczne <i>(zaangażowanie środków prywatnych; wpływ na poszerzenie</i></p>	tak	<p>Aspekt ekonomiczny przedsięwzięcia jest szczególnie istotny. W pierwszej kolejności należy rozważyć wpływ projektu na funkcjonowanie obecnie realizowanej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W analizach ruchu przedstawionych w studium</p>

	<p><i>bazy dochodowej JST; racjonalność kosztów utrzymania nowopowstałej infrastruktury; inne)</i></p>	<p>wykonalności tej inwestycji jako obszar oddziaływania oprócz Trójmiasta uwzględniono m.in. gminy z powiatu kartuskiego, a także kościerskiego, gdańskiego, wejherowskiego i bytowskiego. Zjawisko prognozowanego wzrostu liczby pasażerów dotyczy także innych linii kolejowych w ramach rozpatrywanych węzłów integracyjnych.</p> <p>Ponadto w ramach projektu niektórym budynkom pokolejowym nadane zostaną nowe funkcje – zarówno o charakterze publicznym jak i komercyjnym. Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej terenów sąsiadujących z węzłem integracyjnym spowoduje wzrost wartości tych nieruchomości. Tym samym baza dochodowa poszczególnych gmin poszerzy się. Przychody z inwestycji będą generowane wprost (opłaty parkingowe, wynajem pomieszczeń itp.) jak również pośrednio (opłaty adiacenckie itp.). Realizacja projektu będzie impulsem do rozwoju gospodarczego i turystycznego zaangażowanych gmin oraz umożliwi aktywizację zawodową mieszkańców.</p> <p>Budowa tras rowerowych jest przedsięwzięciem, które wpływa na wzrost wykorzystania roweru, przy jednoczesnej rezygnacji z użycia samochodu prywatnego. Tworzenie parkingów rowerowych przy węzłach integracyjnych i przesiadkowych tworzy dobre warunki do rozwoju transportu multimodalnego w układzie rower-środk komunikacji publicznej. Zmiana nawyków transportowych nawet części mieszkańców opisywanego regionu niesie konkretne korzyści finansowe zarówno dla mieszkańców, jak i dla samorządów (mniejsze zapotrzebowanie na kosztowną rozbudowę i utrzymanie sieci drogowej, mniejsza presja motoryzacji, wyższe oszczędności gospodarstw domowych, niższe nakłady na służbę zdrowia, niższe koszty następstw wypadków drogowych itp.).</p> <p>Ważnym aspektem ekonomicznego oddziaływania projektu jest realny spadek kosztów wypadków drogowych na rozpatrywanym terenie w związku ze zmianą zachowań transportowych mieszkańców. Podniesienie atrakcyjności transportu zbiorowego i zachęcenie osób podróżujących dotychczas indywidualnie do korzystania z kolei, znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenie kosztów wypadków drogowych.</p>
--	--	--

IV. Parametry przedsięwzięcia, poziom i źródła współfinansowania

Wskaźniki produktu i rezultatu	<i>Wskaźnik produktu:</i> - liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych - minimum 20 szt. - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” - minimum 7 szt.		
	<i>Wskaźnik rezultatu:</i> przewozy pasażerów komunikacją miejską w ciągu roku (mln os.)		
Okres realizacji przedsięwzięcia	<i>Planowany termin rozpoczęcia: 2014 r.</i>		
	<i>Planowany termin zakończenia: 2022 r.</i>		
Źródło finansowania przygotowania projektu przedsięwzięcia	Fundusze unijne, środki skierowane na realizację zintegrowanych porozumień terytorialnych + środki własne zaangażowanych partnerów.		
Źródła finansowania przedsięwzięcia	Nazwa źródła	Kwota (PLN)	%
	EFRR w ramach RPO WP	226 598 884 zł	63,5*
	środki własne gmin (zał. nr 1)	130 234 571 zł	36,5*
Przewidywany całkowity koszt przedsięwzięcia:		356 833 455 zł	100

V. Stopień przygotowania przedsięwzięcia i warunki jego realizacji

Obowiązujące dokumenty strategiczne i planistyczne, które przewidują realizację przedsięwzięcia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030; 2. Krajowy Plan Transportowy; 3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku; 4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego; 5. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020r.; 6. Regionalna Strategia rozwoju Transportu dla Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2020; 7. Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 roku. 8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Gdańska; 9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Pruszcz Gdański; 10. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące obszary węzłów integracyjnych w Gdańsku; 11. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego; 12. Strategia Rozwoju Gdańska do roku 2015; 13. Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020; 14. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni;
--	---

	<ol style="list-style-type: none"> 15. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące obszary węzłów integracyjnych w Gdyni; 16. Strategia Rozwoju Miasta Gdyni; 17. Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Gdyni w latach 2004 – 2013; 18. Strategia Rozwoju Gminy Sierakowice na lata 2014-2024; 19. Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Kartuzy do 2020 roku; 20. Koncepcja rozwoju turystyki rowerowej w województwie pomorskim na lata 2013-2020; 21. Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014-2025; 22. Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012 – 2019; 23. Strategia Rozwoju Miasta Reda do 2020 roku.
<p>Posiadana dokumentacja / analizy / opracowania / porozumienia</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt budowlany Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (dotyczy przystanku Rębiechowo); 2. System tras rowerowych dla Gdańska – grudzień 2011 r.; 3. Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR Ster) – 2013 r.; 4. Projekt przebudowy skrzyżowania u zbiegu ulic Kolberga - Cieszyńskiego na skrzyżowanie typu małe rondo w Sopocie – luty 2012r.; 5. Projekt przebudowy skrzyżowań w Sopocie u zbiegu ulic Wejherowska – Kraszewskiego oraz Wejherowska – Obodrzyców na skrzyżowania typu małe rondo – kwiecień 2010; 6. Projekt przebudowy skrzyżowania w Sopocie u zbiegu ulic Kolberga – Malczewskiego na skrzyżowanie typu małe rondo – aktualizacja; 7. Remont kapitalny ul. Malczewskiego w Sopocie – aktualizacja; 8. Koncepcja urbanistyczna, komunikacyjna - Typologia przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na odcinku Gdynia – Wielki Kack – Port Lotniczy Gdynia Kosakowo, 2012r.; 9. Studium wykonalności i dokumentacja przygotowawcza (przedprojektowa) dla przedsięwzięcia inwestycyjnego pn „Kolej Metropolitalna w Trójmieście”; 10. Koncepcja urbanistyczna, komunikacyjna – Typologia przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitarnej na odcinku Gdynia – Wielki Kack – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo (Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A w Gdańsku, listopad 2012r.); 11. Dokumentacja projektowa parkingu w otoczeniu węzła Pruszcz Gdański – październik 2011r.; 12. Projekt i pozwolenie na budowę mostku nad Kanałem Raduni na granicy z miastem Gdańsk w Św. Wojciechu; 13. Analiza wielowariantowa i koncepcja budowy ulicy Strzeleckiego

	<p>wraz z połączeniem z ulicą Grunwaldzką (DK 91) w Pruszczu Gdańskim;</p> <p>14. Analizy ruchu dla ul. Grunwaldzkiej w Pruszczu Gdańskim;</p> <p>15. „Modernizacja dworca kolejowego w Kartuzach wraz z otoczeniem jako węzła integracyjnego dla Pomorskiej Kolei Metropolitarnej” – termin zakończenia przewidywany jest na grudzień 2015r.;</p> <p>16. Dokumentacja budowlana dla przebudowy ul. Gdańskiej w Tczewie;</p> <p>17. Studium „Węzły integracyjne w funkcjonowaniu systemu transportowego miasta Wejherowa”;</p> <p>18. Koncepcja budowy parkingu P&R w pobliżu węzła Wejherowo;</p> <p>19. Dokumentacja przebudowy ulicy dojazdowej do węzła Sierakowice wraz z ciągami pieszymi – na ukończeniu;</p> <p>20. Studium transportowe miasta Rumia ze szczególnym uwzględnieniem otoczenia drogi krajowej nr 6 oraz układu torowego– aktualnie w opracowaniu;</p> <p>21. Projekt budowlany na budowę węzła integracyjnego w miejscowości Gołubie oraz projekt budowlany na budowę ścieżek rowerowych w Gminie Stężycza;</p> <p>22. Certyfikaty polityki rowerowej BYPAD (Gdańsk, Gdynia, Tczew);</p> <p>23. Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie (Nizielski&Borys Consulting, 2008);</p> <p>24. Koncepcja transportowego węzła integracyjnego w Redzie (w trakcie opracowywania);</p> <p>25. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej z Wojanowa do Świńcza wraz z oświetleniem;</p> <p>26. Koncepcja budowy ścieżki rowerowej Straszyn - Pruszcz Gdański (w trakcie opracowania).</p>
Zakres pozostałej, niezbędnej do wykonania dokumentacji	<p>1. Studium wykonalności;</p> <p>2. Dokumentacja techniczna – projekty techniczne, budowlane, organizacji ruchu.</p>
Szacowany koszt opracowania dokumentacji	Szacowany koszt (ok. 7% całości zadania) wynosi 24,5 mln zł
Termin osiągnięcia gotowości realizacyjnej	Według deklaracji poszczególnych gmin
Inne istotne warunki realizacji przedsięwzięcia	<p>1. Współpraca samorządów</p> <p>2. Zapewnienie przez gminy wkładu własnego w inwestycję (aspekt finansowy)</p>

* Zamknięta lista rzeczowo- zadaniowa obejmująca dodatkowe zakresy węzłów integracyjnych do sfinansowania w razie pojawienie się oszczędności, wg decyzji Zarządu

OMG-G-S z dn. 24 sierpnia 2015 r. Powiat wejherowski dodany został do listy beneficjentów decyzją Walnego Zebrania Członków OMG-G-S z dn. 12 października 2015 r.