

Załącznik 1 do uchwały nr 715/363/14
Zarządu Województwa Pomorskiego
z dnia 1 lipca 2014 roku

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego

Stanowisko negocjacyjne
Samorządu Województwa Pomorskiego



WYKAZ SKRÓTÓW

AGN	<i>European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance</i> – Umowa Europejska o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia
AGTC	Umowa Europejska o ważnych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego
B+R	badania i rozwój
BRD	bezpieczeństwo ruchu drogowego
CCCOS	Centrum Badawcze Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia
CDIO	system kształcenia <i>Conceive – Design – Implement – Operate</i>
CEF	inicjatywa Komisji Europejskiej <i>Łącząc Europę</i>
CNG	<i>Compressed Natural Gas</i> – gaz ziemny w postaci sprężonej
CO	cel operacyjny
COP	centrum organizacji pozarządowych
CT	cel tematyczny
DK	droga krajowa
DW	droga wojewódzka
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
FK	Fundusz Kolejowy
FP	Fundusz Pracy
GARG	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIS	Systemy Informacji Geograficznej
GPEC	Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.
GUM	Gdański Uniwersytet Medyczny
IZ	Instytucja Zarządzająca
JST	jednostki samorządu terytorialnego
KCIK	Krajowe Centrum Inżynierii Kosmicznej
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
KPRES	Krajowy Program Rozwoju Ekonomii Społecznej
KSE	Krajowe Sieci Elektroenergetyczne
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
LabRiG	Laboratorium Ropy i Gazu
LCS	lokalne centrum sterowania
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i> – gaz ziemny w postaci ciekłej
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MPiPS	Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej
NCBB	Narodowe Centrum Badań Bałtyckich
NCBiR	Narodowe Centrum Badań i Rozwoju
NCR	Narodowe Centrum Radioastronomii
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NGO	organizacje pozarządowe
OHP	Ochotnicze Hufce Pracy
OMT	Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta
OMT	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
OWES	ośrodki wsparcia ekonomii społecznej
OZE	odnawialne źródła energii
PAN	Polska Akademia Nauk
P FIO	Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
PFRON	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych
PG	Politechnika Gdańska
PGNiG	Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo SA

PI	Priorytet Inwestycyjny
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna SA
POChP	Przewlekła obturacyjna choroba płuc
PO IR	Program Operacyjny Inteligentny Rozwój
PO IŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PO KL	Program Operacyjny Kapitał Ludzki
PO PC	Program Operacyjny Polska Cyfrowa003,2 b
PO WER	Program Operacyjny Wiedza, Edukacja, Rozwój
PPP	partnerstwo publiczno-prywatne
PUP	Powiatowy Urząd Pracy
PWSZ	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Elblągu
RIPOK	regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych
RLM	równoważna liczba mieszkańców
RPO WP	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego
RPS	Regionalny Program Strategiczny
RRWSW	Regionalne Ramy Wsparcia Szkolnictwa Wyższego
RSW	Regionalny Schemat Wsparcia
SKM	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
SROS	system regionalnej oceny strategicznej
SRWP	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego
SSSE	Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
SWP	Samorząd Województwa Pomorskiego
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
UE	Unia Europejska
UG	Uniwersytet Gdański
UMK	Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu
UNESCO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury
UOZPPR	ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy
ZTPOK	zakład termicznego przekształcania odpadów komunalnych

SPIS TREŚCI

Podstawy normatywne, znaczenie i formuła kontraktu	6
Identyfikacja przedsięwzięć	8
1. Transport	9
2. Środowisko i energetyka	31
3. Badania i rozwój oraz konkurencyjność szkolnictwa wyższego	48
4. Ochrona dziedzictwa kulturowego i naturalnego	62
5. Aktywizacja społeczna, obywatelska i zawodowa	67
6. Realizacja Umowy Partnerstwa	73

PODSTAWY NORMATYWNE, ZNACZENIE I FORMUŁA KONTRAKTU

1. Zgodnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020 (KSRR), przyjętą przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 r. oraz na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (dalej UOZPPR) kontrakt terytorialny jest najważniejszym narzędziem koordynacyjnym w systemie jej realizacji pozwalającym uzgodnić najistotniejsze działania prorozwojowe. Stanowi instrument uzgadniania między stroną rządową i samorządową przedsięwzięć służących realizacji celów polityki regionalnej zapisanych w KSRR, w sytuacji, gdy korespondują one z celami rozwojowymi danego województwa. Kontrakt terytorialny stanowi zarazem zobowiązanie strony rządowej i samorządowej do realizacji przedsięwzięć priorytetowych skoncentrowanych w obszarach strategicznej interwencji zgodnie z zapisami KSRR, które jednocześnie odpowiadają kierunkom realizacji strategii rozwoju województwa.
2. Zgodnie z UOZPPR kontrakt terytorialny jest umową określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe, które mają istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz województwa, na terenie którego są realizowane, sposób ich finansowania, koordynacji i realizacji, a także dofinansowanie, opracowywanych przez zarząd województwa, programów służących realizacji umowy partnerstwa w zakresie Polityki Spójności UE.
3. Kontrakt terytorialny powinien stanowić przede wszystkim narzędzie skoordynowanego wdrażania polityk publicznych różnego szczebla. Nie ma on natomiast uzasadnienia jako ewentualne narzędzie jednostronnego podporządkowania polityk szczebla terytorialnego politykom krajowym.
4. Istotną wartością kontraktu terytorialnego będzie polegać na wykorzystaniu go jako narzędzia porządkującego proces identyfikowania przedsięwzięć kluczowych w programach krajowych oraz programach regionalnych. Identyfikacja takich przedsięwzięć, poprzez uzgodnienia kontraktowe, będzie mogła powstawać równoległe na obu tych poziomach, zachowując walor komplementarności a nawet współzależności. Kontrakt może także umożliwić koordynację wieloźródłowego finansowania zintegrowanych pakietów przedsięwzięć służących rozwojowi obszarów funkcjonalnych leżących jednocześnie w polu zainteresowania polityki rozwoju regionu oraz polityk szczebla krajowego.
5. Kontrakt terytorialny w stosunku do regionalnych programów operacyjnych nie powinien stanowić narzędzia jednostronnego wpływu strony rządowej na programowanie funduszy UE w regionach, w sposób ograniczający samodzielność tego programowania ponad wymogi wynikające z prawa krajowego i prawa UE.
6. Możliwe jest jednak dobrowolne korygowanie przez Strony, w stosunku do poszczególnych programów operacyjnych, odpowiednich rozstrzygnięć programowych. Kluczowe jest tu jednak zachowanie zasady wzajemności. Z kontraktu terytorialnego musi jasno wynikać, które części regionalnego programu operacyjnego są objęte szczególnymi zobowiązaniami kontraktowymi i w zamian za co te zobowiązania zostały podjęte (np. określona alokacja na cele priorytetowe dla państwa lub określone mechanizmy wdrożeniowe w zamian za dodatkowe dofinansowanie krajowe lub odpowiednie dostosowania w programach krajowych).
7. Ujęte w Stanowisku negocjacyjnym przedsięwzięcia wynikają z oczekiwań wobec władz centralnych zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP) uchwalonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 września 2012 r. oraz uszczegółwiających ją regionalnych programach strategicznych:
 - a) Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 910/272/13 z dnia 01 sierpnia 2013 r.),

- b) Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 912/272/13 z dnia 1 sierpnia 2013 r. zmieniona uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 1080/286/13 z dnia 24 września 2013 r.),
 - c) Regionalny Program Strategiczny w zakresie ochrony zdrowia (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 930/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.),
 - d) Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 931/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.),
 - e) Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 951/275/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r.),
 - f) Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego (uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 952/275/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r. zmieniona uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 967/277/13 z dnia 22 sierpnia 2013 r.).
8. Każde ze wskazanych w Stanowisku negocjacyjnym przedsięwzięć priorytetowych wpisuje się w określone cele rozwojowe województwa, rozumiane jako cele strategiczne i operacyjne wyznaczone w obowiązującej SRWP.
 9. Wobec każdego z tych przedsięwzięć sformułowano również ofertę przedsięwzięć i działań komplementarnych, do podjęcia zarówno przez stronę rządową, jak i przez Samorząd Województwa Pomorskiego.
 10. Realizacja wielu z zaproponowanych przedsięwzięć wymagać będzie również wprowadzenia rozwiązań systemowych dotyczących przede wszystkim regionalizacji (terytorializacji) środków pozostających w dyspozycji ministrów właściwych, w tym funduszy celowych.
 11. Istotnym uwarunkowaniem dla identyfikacji przedsięwzięć było kryterium dotyczące zobowiązań akcesyjnych i innych determinowanych prawem unijnym, wynikających z terminów wdrożenia dyrektyw (np. środowiskowych), dostępności środków zewnętrznych w oparciu o cele tematyczne Polityki Spójności UE 2014-2020 (np. efektywność energetyczna) oraz ich ważność dla rozwoju województwa z punktu widzenia celów społecznych i gospodarczych (np. transport).
 12. Niniejsze Stanowisko negocjacyjne zostało opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w myśl których zarząd województwa opracowuje stanowisko dotyczące proponowanego zakresu i treści kontraktu terytorialnego, w tym celów i przedsięwzięć priorytetowych mających istotne znaczenie dla rozwoju województwa.
 13. Stanowisko negocjacyjne uwzględnia przedsięwzięcia zidentyfikowane w toku prac nad Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta oraz negocjacji Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych prowadzonych przez Zarząd Województwa Pomorskiego z interesariuszami pozostałych obszarów funkcjonalnych województwa, w szczególności miejskich.
 14. Projekt Stanowiska negocjacyjnego był przygotowywany od początku 2013 roku i uwzględnia wyniki różnych form konsultacji, w tym dwóch tur konsultacji publicznych oraz szczególnej procedury zaopiniowania przez jednostki samorządu terytorialnego właściwe ze względu na zakres objęty kontraktem, zgodnie z art. 14n ust. 2 UOZPPR, jak również konsultacji przeprowadzonych z przedstawicielami sąsiednich samorządów województw (konsultacje odbyły się w okresie kwiecień-maj 2014 r.). Szczegółowy raport z konsultacji społecznych stanowi załącznik nr 2 do niniejszej uchwały Zarządu Województwa).
 15. Wynegocjowany kontrakt terytorialny będzie podlegał zatwierdzeniu uchwałą Rady Ministrów – po stronie rządowej oraz uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego – po stronie samorządowej.

IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘWZIĘĆ

Zidentyfikowano łącznie **50 przedsięwzięć priorytetowych** do objęcia kontraktem terytorialnym, które pogrupowano w **15 pakietów** (14 pakietów inwestycyjnych wpisujących się w cele rozwojowe województwa, czyli cele strategiczne i operacyjne określone w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 oraz 1 pakiet dotyczący realizacji Umowy Partnerstwa).

Każdy z wyodrębnionych pakietów inwestycyjnych obejmuje przedsięwzięcia priorytetowe, inne krajowe przedsięwzięcia komplementarne, jak również regionalne przedsięwzięcia komplementarne, wśród których kilka stanowi grupy projektów.

Dla przedsięwzięć priorytetowych wskazano również komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe, które wpisują się w inne Pakiety.

Obszar tematyczny	Pakiety	Przedsięwzięcia		
		priorytetowe	inne oczekiwane krajowe komplementarne	regionalne komplementarne (grupy projektów)
Transport	5	17	14	18
Środowisko i energetyka	4	14	2	9
Badania i rozwój oraz konkurencyjność szkolnictwa wyższego	2	8	4	4
Ochrona dziedzictwa kulturowego i naturalnego	1	3	pokrywają się z innymi Pakietami	pokrywają się z innymi Pakietami
Aktywizacja społeczna, obywatelska i zawodowa	2	4	1	0
Realizacja Umowy Partnerstwa	1	4	0	0
Ogółem:	15	50	21	31

L.p.	Obszar tematyczny	Wartość przedsięwzięć priorytetowych (w mld PLN)
1	Transport	24,435
2	Środowisko i energetyka	4,622
3	Badania i rozwój oraz konkurencyjność szkolnictwa wyższego	2,259
4	Ochrona dziedzictwa kulturowego i naturalnego	0,165
5	Aktywizacja społeczna, obywatelska i zawodowa	0,224
6	Realizacja Umowy Partnerstwa	-
	Ogółem	31,705

1. TRANSPORT

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym	
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 3.1. Sprawny system transportowy
	Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego
RPS Mobilne Pomorze	Działanie 1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
	Działanie 1.1.2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą
	Działanie 1.1.3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego
	Działanie 1.2.1. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego
	Działanie 1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego
	Działanie 2.1.1. Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi
	Działanie 2.1.2. Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta, poprawiającej jego dostępność zewnętrzną
	Działanie 3.1.1. Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym
Działanie 3.2.2. Rozwój nowych węzłów multimodalnych i centrów logistycznych	

Zapewnienie sprawnie funkcjonującego systemu transportowego wymaga podjęcia wielu działań inwestycyjnych w sferze infrastruktury, ale także systemowych rozwiązań dotyczących poprawy efektywności zarządzania infrastrukturą i organizacją transportu, skutecznego programowania i koordynowania działań między wszystkimi podmiotami publicznymi odpowiedzialnymi za transport. Do najistotniejszych należą:

- a) wyposażenie zarządów województw w kompetencje w zakresie współdecydowania o ukierunkowaniu inwestycji w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych,
- b) podjęcie prac nad weryfikacją sieci dróg krajowych i przeprowadzenie dyskusji z samorządami województw o docelowym układzie sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie poszczególnych województw, z możliwością włączenia wybranych dróg wojewódzkich do sieci dróg krajowych,
- c) ustalenie, w trybie negocjacji z samorządami województw, wieloletnich cenników stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, uwzględniających koszty budowy i modernizacji infrastruktury, jako istotnego uwarunkowania dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego (nieprzewidywalność tych cenników jest dużym zagrożeniem dla sensowności realizacji, a tym samym trwałości projektów związanych z rehabilitacją i modernizacją linii kolejowych ze środków regionalnych programów operacyjnych),
- d) stworzenie mechanizmów współzarządzania infrastrukturą kolejową o znaczeniu regionalnym przez Rząd i jednostki samorządu terytorialnego, w tym zapewnienie dostępu jednostek samorządu terytorialnego do środków Funduszu Kolejowego,
- e) stworzenie warunków prawnych (np. podpisanie Konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN), programowych (np. włączenie do sieci TEN-T), technicznych i organizacyjnych dla rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E-40 i E-70.

PAKIET I: Rozwój infrastruktury transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną regionu

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin),
2. Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) wraz z Obwodnicą Metropolitalną,
3. Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Stargard Szczeciński),
4. Modernizacja linii kolejowej nr 131 (Tczew – Chorzów Batory),
5. Modernizacja linii kolejowej nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia),
6. Rewitalizacja drogi wodnej E70 i E40.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.1. Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin)

1. Uzasadnienie:

Planowana droga ekspresowa S6, należy obok autostrady A1 i planowanej drogi ekspresowej S7 do najważniejszych tras drogowych regionu i najważniejszych powiązań krajowego systemu komunikacyjnego (sieć TEN-T). Łączy największe miasta Polski Północnej: Gdańsk, Szczecin, Gdynię, Koszalin i Słupsk. Od niej odchodzą w kierunku północnym drogi obsługujące nadmorskie obszary turystyczne, zaś w kierunku południowym połączenia do centrum kraju. Wraz z linią kolejową nr 202 stanowi część północnego korytarza transportowego określonego jako *Via/Rail Hanseatica*.

Projektowana droga ekspresowa S6 Szczecin – Gdańsk ma na celu:

- a) skrócenie czasu dojazdu do ośrodków ponadregionalnych i ośrodków turystycznych oraz wzmocnienie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej makroregionu Północnego, a zwłaszcza Pomorza Środkowego, jako obszaru zaliczonego do najgorzej dostępnych w skali całego kraju,
- b) stworzenie bezpiecznej trasy szybkiego ruchu, łączącej miasta i miejscowości położone w ciągu obecnej DK nr 6 i odciążenie tych miejscowości od ruchu tranzytowego.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	w trakcie przygotowania dokumentacji projektowej, złożono wnioski o wydanie decyzji środowiskowych
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat słupski, powiat lęborski, powiat wejherowski, powiat miasto Gdynia.
Instytucja odpowiedzialna	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie (odcinek Reblino gm. Kobylnica – Sławno)
Orientacyjny koszt	6,5 mld PLN (Trasa Kaszubska oraz odcinek Lębork – Słupsk)
Źródło finansowania	– PO IŚ, – KFD.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Połączenie Poru Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk etap II,
- b) Połączenie Trasy Słowackiego z DW nr 218 poprzez budowę kolejnych odcinków Drogi Zielonej w Gdańsku

- c) Budowa ul. Nowej Węglowej i przebudowa ul. Waszyngtona wraz z przebudową istniejącego układu komunikacyjnego w Gdyni.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Budowa drogi ekspresowej S11 (Poznań–Koszalin),
- b) Budowa i włączenie projektowanej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta do sieci dróg krajowych,
- c) Wzmocnienie nośności i włączenie Trasy Kwiatkowskiego do sieci dróg krajowych,
- d) Budowa obejścia północno – wschodniego miasta Słupska jako powiązania węzła *Redzikowo* (S6) z DK nr 21, stanowiącego element Dużego Ringu Słupskiego, wraz z modernizacją drogi krajowej nr 21 na odcinku Słupsk - Ustka,
- e) Budowa multimodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1),
- f) Realizacja inwestycji w portach morskich Gdańska i Gdyni ukierunkowanych na wzrost możliwości przeladunków, poprawę dostępności od strony morza i lądu oraz wzrost jakości usług (wg. planów zarządów portów),
- g) Realizacja inwestycji ukierunkowanych na poprawę dostępności od strony morza i lądu oraz konkurencyjności portu morskiego w Ustce,
- h) Przebudowa węzłów Kowale, Szadółki, Wielki Kack i Chwarzno w ciągu drogi ekspresowej S6 (Obwodnica Zachodnia Trójmiasta).

Proponuje się następujące źródło finansowania: PO IŚ, KFD.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 203, 209, 211, 212, 214, 216, budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu DW nr 214, budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.2. Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) wraz z Obwodnicą Metropolitalną

1. Uzasadnienie:

Obecna droga krajowa nr 7 jest jednym z najważniejszych elementów infrastruktury drogowej kraju, jak również sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym, w tym sieci TEN-T. Jej parametry techniczne oraz natężenie ruchu powoduje, że nie odpowiada ona obecnym potrzebom, w tym związanym z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu prowadzone są inwestycje na obszarze województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego związane z dostosowaniem jej do standardów drogi ekspresowej. Brakującym elementem tej trasy jest projektowany odcinek drogi ekspresowej S7 od Południowej Obwodnicy Gdańska (węzeł Koszwały) do obwodnicy Elbląga (węzeł Kazimierzowo).

Pomorskim dopełnieniem tej trasy ma być tzw. Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, łącząca drogę ekspresową S7 z projektowaną drogą ekspresową S6 (węzeł Chwaszczyno). Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta jest niezwykle pilną inwestycją, gdyż ciągle wzrastające natężenie ruchu na istniejącej Obwodnicy Trójmiasta (obecna droga ekspresowa S6) powoduje, że swoboda ruchu spada poniżej poziomu akceptowalnego przez użytkowników ruchu w wyniku nakładania się na ruch tranzytowy coraz

większego ruchu wewnątrz aglomeracyjnego. Prognozy ruchu dowodzą, że w dalszej perspektywie czasowej, nawet rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta do trzech pasów ruchu dla każdego kierunku, będzie niewystarczająca, stąd konieczna jest budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Dla odcinka Koszwały – Kazimierzowo został wykonany program funkcjonalno-użytkowy, niezbędny do wyłonienia wykonawcy robót budowlano – montażowych w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Dokumentacja programowo – lokalizacyjna została zatwierdzona przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającą przy GDDKiA, – OMT – trwa procedura wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat kartuski, powiat gdański, powiat nowodworski.
Instytucja odpowiedzialna	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku
Orientacyjny koszt	6,3 mld PLN (wraz z OMT)
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IS, – KFD.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Połączenie Poru Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk etap II,
- b) Połączenie Trasy Słowackiego z DW nr 218 poprzez budowę kolejnych odcinków Drogi Zielonej w Gdańsku

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa multimodalnego terminalu w Zajęczkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1).

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 221, 501, 502) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.3. Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Stargard Szczeciński)

1. Uzasadnienie:

Linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński) jest linią pasażersko-towarową, pierwszorzędą o znaczeniu państwowym, należąca do infrastruktury sieci TEN-T. Jest to linia zelektryfikowana. Na odcinku Runowo Pomorskie – Wejherowo linia jest jednotorowa. Maksymalna dopuszczalna prędkość w ruchu pasażerskim wynosi 120 km/h.

Obecnie na linii występują ograniczenia prędkości ruchu pociągów powodujące wydłużenie czasu jazdy. Do głównych przyczyn zmniejszenia prędkości ruchu należą: zły stan techniczny toru, mały promień łuku (z uwagi na geometrię), uszkodzenia na rozjazdach, ograniczona widoczność przejazdu. Łącznie ograniczenia prędkości zlokalizowane zostały w 58 miejscach.

Do najważniejszych warunków stworzenia atrakcyjnej oferty przewozowej na linii kolejowej nr 202 należy skrócenie czasu jazdy pociągów na całej trasie, zwiększenie i optymalizacja oferowanych połączeń, poprawa bezpieczeństwa i wygody podróżowania, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Wymaga to podjęcia następujących działań:

- a) poprawa parametrów technicznych linii kolejowych, docelowo osiąganie parametrów ruchu pociągów 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym pociągów jak też zapewnienie dopuszczalnego nacisku na oś – 221 kN, budowa lokalnych centrów sterowania LCS,
- b) budowa drugiego toru (na wybranych odcinkach) dla usprawnienia pracy ruchowej i skrócenia czasu jazdy oraz zwiększenie przepustowości odcinka Wejherowo – Reda,
- c) budowa wiaduktów i przejazdów bezkolizyjnych na skrzyżowaniu z drogami.

Wysoka jakość infrastruktury kolejowej umożliwi skrócenie czasu przejazdu, poprzez zapewnienie parametrów technicznych linii kolejowych, docelowo - 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym. Ważne jest także zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak też zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów, zmniejszenie poziomu hałasu.

Na linii kolejowej nr 202 niezbędna jest budowa drugiego toru, przynajmniej na wybranych odcinkach (w tym na odcinku aglomeracyjnym), umożliwiająca dynamiczne mijanie pociągów, co pozwoli na usprawnienie pracy ruchowej i skrócenie czasu jazdy. Poprawy wymaga niski stan techniczny nawierzchni torów dodatkowych na stacjach, aby zapobiegać awaryjności i opóźnieniom pociągów.

Modernizacja linii kolejowej ma istotne znaczenie dla poprawy dostępności transportowej Pomorza Środkowego, które zaliczone jest do najgorzej dostępnych obszarów w kraju.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	– Województwo pomorskie: powiat miasto Gdynia, powiat wejherowski, powiat lęborski, powiat słupski, powiat miasto Słupsk, – Województwo zachodniopomorskie.
Instytucja odpowiedzialna	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Orientacyjny koszt	1,5 mld PLN (odcinek Gdynia Chylonia – Słupsk)
Źródło finansowania	– PO IŚ, – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku Kaszub oraz północnych dzielnic Gdyni, w tym elektryfikacja budowanej linii.
- b) Rozwój systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia - Wejherowo).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 229 Lębork – Leba, nr 405 Szczecinek – Ustka) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Utworzenie regionalnych węzłów integracyjnych w Lęborku, Słupsku i Wejherowie,

- c) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.4. Modernizacja linii kolejowej nr 131
(Tczew – Chorzów Batory)

1. Uzasadnienie:

Linia 131 Chorzów Batory – Tczew na odcinku Bydgoszcz – Tczew o długości 127,609 km jest linią pasażersko-towarową, dwutorową, zelektryfikowaną, magistralną o znaczeniu państwowym, jest elementem infrastruktury sieci TEN-T oraz ma kluczowe znaczenie dla przewozów towarowych z/do portów morskich Gdańska i Gdyni.

Znaczenie linii i stan niektórych jej odcinków wymaga podjęcia następujących działań:

- a) poprawy parametrów technicznych linii kolejowej na całej długości, aby możliwe było osiągnięcie parametrów ruchu pociągów 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym pociągów, budowa lokalnych centrów sterowania (LCS),
- b) likwidacji licznych ograniczeń prędkości na stacjach i odcinkach linii kolejowych, wynikających przede wszystkim ze złego stanu technicznego toru lub nawierzchni oraz z układu geometrycznego toru.

Wysoka jakość infrastruktury kolejowej umożliwi skracanie czasu przejazdu, poprzez zapewnienie parametrów technicznych linii kolejowych, docelowo – 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym. Ważne jest także zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak też zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów, zmniejszenie poziomu hałasu.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	– Województwo pomorskie: powiat tczewski, – Województwo kujawsko-pomorskie.
Instytucja odpowiedzialna	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Orientacyjny koszt	1,0 mld PLN (odcinek Tczew – Bydgoszcz)
Źródło finansowania	– PO ÍŚ (CEF), – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego dwutorowego kolejowego mostu nad Martwą Wisłą
- b) Budowa multimodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1).

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 207 Malbork – Grudziądz) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Utworzenie regionalnego węzła integracyjnego w Kwidzynie,

- c) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.5. Modernizacja linii kolejowej nr 201
(Nowa Wieś Wielka – Gdynia)

1. Uzasadnienie:

Linia kolejowa nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia) o długości 211,7 km jest linią o znaczeniu państwowym, zaliczoną do infrastruktury sieci TEN-T oraz ma strategiczne znaczenie dla przewozów towarowych z/do portu morskiego Gdynia.

Kluczowym zagadnieniem dla zapewnienia interoperacyjności, intermodalności i spójności połączeń portu Gdynia z infrastrukturą kolejową sieci TEN-T jest elektryfikacja i modernizacja infrastruktury dostępu kolejowego portu Gdynia poprzez budowę drugiego toru (wraz z elektryfikacją linii) na odcinku Maksymilianowo - Gdańsk Osowa umożliwiającą podniesienie jej nośności do 22,5 t. nacisku na oś oraz umożliwienie przejazdu składów pociągów o długości 750 m. Obecnie linia kolejowa nr 201, z uwagi na tylko jeden niezelektryfikowany tor od Gdańska Osowy, uniemożliwia wydajny transport kolejowy z portu Gdynia w kierunku południowym. Pełna modernizacja linii nr 201 jest elementem niezbędnym wobec planowanego włączenia ruchu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obszarze Trójmiasta i ograniczonej przepustowości linii kolejowej nr 202 oraz 9 na odcinku trójmiejskim przez dynamicznie rosnące przewozy pasażerskie i towarowe oraz brak możliwości przewozu substancji niebezpiecznych przez Trójmiasto do portu w Gdyni. Niezbędne jest też objęcie linii systemem ERTMS.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2016 - 2019
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	– Województwo pomorskie: Miasto Gdynia, powiat kartuski, kościerski, chojnicki – Województwo kujawsko-pomorskie.
Instytucja odpowiedzialna	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Orientacyjny koszt	600 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ (CEF), – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn),
- Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku Kaszub oraz północnych dzielnic Gdyni, w tym elektryfikacja budowanej linii,

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa multimodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1).

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- Utworzenie regionalnego węzła integracyjnego w Kościerzynie,
- Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: I.6. Rewitalizacja drogi wodnej E70 i E40**1. Uzasadnienie:**

Obszar planowanych międzynarodowych dróg wodnych (MDW) E70 i E40 jest zdegradowany na wybranych odcinkach, co ujawnia się między innymi poprzez niepogłębione tory wodne oraz zniszczone, nieefektywnie pracujące ostrogi.

Celem proponowanego przedsięwzięcia jest przywrócenie żeglugi towarowej i turystycznej jako głównego czynnika aktywizacji gospodarczej regionów w strefie oddziaływania MDW E40 i E70.

Rewitalizacja drogi wodnej Wisły na pomorskim odcinku polegać będzie na poprawie paramentów głębokościowych drogi wodnej klasy III i II, głównie poprzez odbudowę budowli regulacyjnych. Istniejąca zabudowa jest w znacznym stopniu uszkodzona, ostrogi są oderwane od ładu, mają uszkodzone głowice, są duże ubytki narzutu kamiennego na koronach. W korycie rzeki występują lachy i odsypiska. Jest to konsekwencją zniszczonych budowli i tym samym dekoncentracji nurtu rzeki, układającego się przy liniach brzegowych, erodującego brzegi rzeki lub stopy wałów przeciwpowodziowych. Wymywany z brzegów materiał tworzy znaczące wyplacenia w korycie rzecznym. Taki stan utrudnia prowadzenie regularnej żeglugi śródlądowej, przewozów transportowych i turystycznych. Odbudowa zniszczonych budowli regulacyjnych pozwoli uzyskać poprawę warunków żeglugowych – uzyskanie odpowiednich głębokości szlaku żeglownego.

Przy sprawnej realizacji inwestycji strategicznych dla regionów położonych w korytarzu wodnym E40/E70, powinien zostać osiągnięty poziom przewozów 2,5 mln ton rocznie na odcinku Odra-Wisła i 3 mln ton na dolnej Wiśle, a po stosownym podwyższeniu klasy – poziom przewozów powinien wzrosnąć do poziomu 8,5 mln ton w ciągu 5 lat (w tym 4 mln ton na połączeniu Wisły z Odrą i 4,5 mln ton na dolnej Wiśle).

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	do 2020
Stan zaawansowania	Dokumentacja dotycząca MDW E-70 (E-40 na odcinku Bydgoszcz-Gdańsk) opracowana wspólnie w porozumieniu 5 województw (pomorskie, warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, lubuskie, wielkopolskie): <ul style="list-style-type: none"> – <i>Analiza społeczno-ekonomiczna,</i> – <i>Analiza popytu na przewozy ładunków i pasażerów,</i> – <i>Strategia programowa,</i> – <i>Analiza środowiskowa,</i> – <i>Koncepcja programowo-przestrzenna dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa i Zalew Wiślany”</i>
Miejsce realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – E-40: województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, – E-70: województwa: kujawsko-pomorskie, wielkopolskie, lubuskie.
Instytucja odpowiedzialna	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
Orientacyjny koszt	553,5 mln PLN (w tym 193,5 mln PLN na obszarze woj. pomorskiego)
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IŚ, – środki budżetu państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Realizacja II etapu Programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*,
- b) Budowa obwodnicy Malborka w ciągu DK nr 22,
- c) Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Budowa multimodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1),
- b) Realizacja inwestycji w portach morskich Gdańska i Gdyni ukierunkowanych na wzrost możliwości przeładunków, poprawę dostępności od strony morza i lądu oraz wzrost jakości usług (wg. planów zarządów portów),
- c) Budowa infrastruktury multimodalnego węzła transportowo - logistycznego wraz z terminalem kontenerowym w Solcu Kujawskim lub w Czerniewicach – Brzozie k. Torunia,
- d) Budowa elektrowni wodnej wraz z zaporą w Nieszawie.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 207 Malbork – Grudziądz) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Utworzenie regionalnego węzła integracyjnego w Kwidzynie,
- c) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 226, 501 i 502) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- d) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 515) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- e) Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222, 222+229, 224, 521) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- f) Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020,
- g) Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- h) Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-9 i R-10) – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- i) *Kajakiem przez Pomorze* – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- j) Poprawa jakości oraz ograniczanie strat wody w *Centralnym Wodociągu Żuławskim* – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie energetyki i środowiska „Ekoefektywne Pomorze”.

PAKIET II: Pakiet przedsięwzięć wzmacniających konkurencyjność strefy rozwojowej ponadregionalnego korytarza transportowego Południowego

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22,
2. Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn).

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: II.1. Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22

1. Uzasadnienie:

Budowa Obwodnicy Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22 wyeliminuje ruch tranzytowy z centrum tych miast, a przez to wpłynie na: poprawę warunków transportowych ponadregionalnego korytarza transportowego, wzrost dostępności obszarów południowo-zachodniej części województwa o najniższej dostępności do Trójmiasta oraz Żuław Wiślanych do węzłów autostrady A1. Inwestycje przyczynią się do zwiększenia poziomu swobody ruchu w obrębie wewnętrznego układu drogowego miasta.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none">– Obwodnica Czerska – studium przebiegu obwodnicy Czerska, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego– Obwodnica Malborka – wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, trwają prace nad koncepcją programową, projektem budowlanym i wykonawczym wraz z materiałami przetargowymi do wyboru wykonawcy inwestycji,– Obwodnica Starogardu Gdańskiego – studium wykonalności, studium techniczno-ekonomiczne, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i plany miejscowe.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat chojnicki (m. i gm. Czersk), powiat malborski (m. Malbork, gm. Malbork), powiat starogardzki (m. Starogard Gdański, gm. Starogard Gdański).
Instytucja odpowiedzialna	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku.
Orientacyjny koszt	1,0 mld PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none">– PO IŚ,– KFD.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu DK nr 20.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Przebudowa mostu na Nogacie w Malborku.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 188, 212, 235, 240, 515) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,

- b) Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 222, 222+229, przebudowa DW nr 231 wraz z obwodnicą Skórcza) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- c) Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: II.2. Modernizacja linii kolejowej nr 203
(Tczew – Chojnice – Kostrzyn)

1. Uzasadnienie:

Linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn jest linią pasażersko-towarową, nieelektryfikowaną, jednotorową na odcinku Rytel (84,0) – Piła (179,0). Na odcinku Tczew – Łąg Wschód (m. i gm. Czersk) linia jest elementem infrastruktury sieci TEN-T. W latach 2010-2011 na odcinku Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn linia została poddana modernizacji w celu dostosowania jej do parametrów eksploatacyjnych w zakresie prędkości maksymalnych wynoszących 100 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h dla szynobusów.

Przewidziana do budowy w ramach Master Planu dla Transportu Kolejowego 2030 łącznica między linią 201, a linią 203 w miejscowości Łąg Wschód (gm. Czersk), pozwoli, po modernizacji i elektryfikacji linii 203, na stworzenie alternatywnego połączenia Śląska z portami Trójmiasta.

Modernizacja linii na całym odcinku powinna znacząco wpłynąć na poprawę dostępności południowej części regionu do stolicy województwa, ale także w zdecydowanym stopniu przyczynić się do wzrostu spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej tzw. Pomorza Środkowego, jako najgorzej dostępnego obszaru kraju, zwłaszcza w powiązaniu z przygotowywaną modernizacją linii kolejowej nr 354 Piła Główna – Poznań Główny, mającej znaczenie dla poprawy spójności północnej części Wielkopolski.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie, wielkopolskie i lubuskie: Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Piła – Gorzów Wielkopolski.
Instytucja odpowiedzialna	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Orientacyjny koszt	Brak informacji
Źródło finansowania	– PO IS, – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Budowa multimodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1),
- b) Modernizacja linii kolejowej nr 210 (Chojnice - Runowo Pomorskie).

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Utworzenie regionalnych węzłów integracyjnych w Starogardzie Gdańskim i Chojnicach,
- b) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PAKIET III: Poprawa dostępności południowo-zachodniej i zachodniej części województwa do Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku Kaszub oraz północnych dzielnic Gdyni, w tym elektryfikacja budowanej linii.
2. Budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu DK nr 20.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: III.1. Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku Kaszub oraz północnych dzielnic Gdyni, w tym elektryfikacja budowanej linii.

1. Uzasadnienie:

Program Pomorskiej Kolei Metropolitalnej to wieloletnie przedsięwzięcie Samorządu Województwa Pomorskiego i realizacja najważniejszego projektu komunikacyjnego województwa pomorskiego. Jego celem jest podniesienie poziomu spójności społecznej i gospodarczej regionu poprzez wdrożenie zintegrowanego z układem komunikacji publicznej Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, systemu kolei regionalnej pn. Pomorska Kolej Metropolitalna. Program obejmuje swoim zasięgiem głównie Obszar Metropolitalny Trójmiasta oraz docelowo także powiaty bytowski i kościerski. Jedną z przyczyn niedostatecznego wykorzystania potencjału zarówno gospodarczego, jak i turystycznego tych powiatów jest słaby dostęp mieszkańców do Trójmiasta. Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej będzie impulsem do rozwoju funkcji turystycznych Kaszub, umożliwi także aktywizację zawodową mieszkańców regionu.

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na modernizacji i rozbudowie układów torowych, systemów sterowania ruchem kolejowym, przebudowie istniejących przejazdów kolejowych, budowie przystanków kolejowych, a także elektryfikacji budowanej linii na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201, linii kolejowej nr 201 (Gdynia – Kościerzyna), nr 214 (Somonino – Kartuzy) oraz odcinka linii kolejowej nr 229 (Gliniec – Kartuzy). W ramach przedsięwzięcia planuje się także zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii komunikacyjnych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2022
Stan zaawansowania	W przygotowaniu jest Studium wykonalności i niezbędna dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii PKM.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat miasto Gdańsk, powiat miasto Gdynia, powiat kartuski, powiat kościerski, powiat bytowski.
Instytucja odpowiedzialna	– PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., – Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.
Orientacyjny koszt	Elektryfikacja: 597 mln PLN. Zakup taboru: 350 mln PLN. Rozbudowa w kierunku dzielnic Gdyni: 245 mln PLN.
Źródło finansowania	– PO IŚ, – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Modernizacja linii kolejowej nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia),
- b) Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Stargard Szczeciński).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa (linie nr 211 Lipusz – Kościerzyna, nr 212 Lipusz – Bytów) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Utworzenie regionalnych węzłów integracyjnych w Bytowie, Kartuzach i Kościerzynie,
- c) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: III.2. Budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu DK nr 20

1. Uzasadnienie:

Budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia likwiduje „wąskie gardło” jakim jest przejazd przez Kościerzynę. Dzięki realizacji zadania zwiększy się dostępność transportowa Trójmiasta dla zachodnich obszarów województwa. Inwestycja ponadto przyczyni się do zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na otoczenie drogi i zwiększenia poziomu BRD. Zwiększy się poziom swobody ruchu w obrębie wewnętrznego układu drogowego Kościerzyny poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miasta.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2016
Stan zaawansowania	Uzyskiwanie pozwolenia na budowę
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat kościerski (m. Kościerzyna, gm. Kościerzyna).
Instytucja odpowiedzialna	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku
Orientacyjny koszt	230 mln PLN
Źródło finansowania	– środki budżetu państwa, – KFD.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 235) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- b) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 214, 221, budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu DW nr 214) – przedsięwzięcia wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- c) Weryfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PAKIET IV: Pakiet przedsięwzięć w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Rozwój systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia-Wejherowo),
2. Zakup 40 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich,
3. Utworzenie węzłów integracyjnych transportu zbiorowego,
4. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego miejskiego szynowego i drogowego wraz z zapleczem technicznym.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: IV.1. Rozwój systemu szybkiej kolei miejskiej (poprawa przepustowości odcinka Rumia – Wejherowo)

1. Uzasadnienie:

Celem głównym planowanego przedsięwzięcia jest poprawa efektywności regionalnego systemu transportu kolejowego w OMT, zwiększenie integracji systemu transportowego w OMT oraz zwiększenie jego spójności. Realizacja przedsięwzięcia 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 ogranicza możliwość przystosowania częstotliwości do potrzeb 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). Docelowo planuje się także przedłużenie linii SKM do Tczewa.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2017 - 2023
Stan zaawansowania	Przygotowane jest wstępne studium wykonalności.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat wejherowski.
Instytucja odpowiedzialna	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
Orientacyjny koszt	Koszt wariantu rekomendowanego (W1B) 680 mln PLN
Źródło finansowania	- PO IŚ, - FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Stargard Szczeciński),
- b) Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku Kaszub oraz północnych dzielnic Gdyni, w tym elektryfikacja budowanej linii.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 w Trójmieście.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Utworzenie regionalnego węzła integracyjnego w Wejherowie,
- b) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: IV.2. Zakup 40 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów pasażerskich wraz z przebudową stacji Gdynia Cisowa Postojowa (zaplecze utrzymania taboru)

1. Uzasadnienie:

Inwestycja zakłada zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu utworzenia sprawnego, zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego podstawą będzie transport kolejowy, obsługujący przewozy o charakterze regionalnym, w tym aglomeracyjnym.

Średni wiek elektrycznych zespołów trakcyjnych obsługujących teren województwa pomorskiego wskazuje pilną potrzebę kompleksowej wymiany taboru. Tabor typu EN57 / EN71 to konstrukcja z lat 50 XX wieku. W celu poprawy jakości, standardu obsługi mieszkańców województwa konieczne jest podjęcie się realizacji zakupu nowego taboru. Nowy tabor pozwoli w 100% wykorzystać parametry zmodernizowanej / zrewitalizowanej infrastruktury kolejowej.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa spójności regionu poprzez zmniejszenie czasu dostępności do obszaru metropolitalnego i centrów podregionów oraz kompleksowe podniesienie jakości usług wojewódzkich przewozów kolejowych o charakterze aglomeracyjnym w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta. Ponadlokalny charakter inwestycji wynika z jego potencjalnego zasięgu oddziaływania. Zakupiony tabor będzie realizował połączenia kolejowe co najmniej na odcinku Gdańsk Śródmieście – Wejherowo, tj. na obszarze 6 gmin.

W ramach przedsięwzięcia zostanie przebudowana stacja Gdynia Cisowa Postojowa w kierunku modernizacji układu torowego, unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru i budowy wyjazdu w kierunku Rumii.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2017-2022
Stan zaawansowania	W trakcie opracowania wstępne studium wykonalności
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie
Instytucja odpowiedzialna	– PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
Orientacyjny koszt	1,14 mld PLN
Źródło finansowania	– PO IS, – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Utworzenie regionalnych węzłów integracyjnych w Bytowie, Chojnicach, Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Wejherowie,

- b) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: IV.3. Utworzenie węzłów integracyjnych transportu zbiorowego

1. Uzasadnienie:

Celem projektu będzie zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w ogólnym przewozie osób poprzez rozwój węzłów integracyjnych (Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdynia Główna, Gdynia Chylonia) w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (OMT). Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu jakości i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego. Będzie miała istotny wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców OMT, umożliwiając łatwiejsze i efektywniejsze korzystanie z systemów transportu zbiorowego. Projekt będzie ponadto ważnym elementem realizacji polityki zrównoważonego transportu w skali regionalnej, wzmacniając alternatywne względem samochodu prywatnego środki transportu.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Stan przygotowania inwestycji jest bardzo zróżnicowany.
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
Instytucja odpowiedzialna	Powiat Miasto Gdańsk, Powiat Miasto Gdynia
Orientacyjny koszt	700 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IS, – środki własne jst.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia – Stargard Szczeciński),
 b) Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, w tym elektryfikacja budowanej linii (Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201), linii kolejowej nr 201 (Gdynia – Kościerzyna), nr 214 (Somonino – Kartuzy) oraz odcinka linii kolejowej nr 229 (Glinisz – Kartuzy), a także rozbudowa PKM w celu obsługi północnych dzielnic Gdyni.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 w Trójmieście.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Utworzenie regionalnego węzła integracyjnego w Kartuzach, Wejherowie,
 b) Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: IV.4. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego miejskiego szynowego i drogowego wraz z zapleczem technicznym.

1. Uzasadnienie:

Celem głównym planowanego przedsięwzięcia jest poprawa efektywności systemów transportu miejskiego w OMT, w tym zwiększenie integracji systemu transportowego oraz jego spójności. Realizacja przedsięwzięcia dotyczyć będzie:

- a) budowy nowych linii tramwajowych w Gdańsku na następujących ulicach: Nowa Bulońska, Nowa Politechniczna, Warszawska, Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska wraz z modernizacją odcinków powiązanych funkcjonalnie;
- b) zakup taboru tramwajowego do obsługi nowo-wybudowanych linii tramwajowych w Gdańsku – 33 szt. (współbeneficjentem będzie Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. z o.o.);
- c) przebudowa zajezdni tramwajowych Gdańsk Wrzeszcz i Nowy Port oraz budowa placu postojowego z niezbędną infrastrukturą i wyposażeniem dla pojazdów komunikacji miejskiej w Gdańsku (współbeneficjentem będzie Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. z o.o.);
- d) zakup niskoemisyjnego / zero-emisyjnego taboru autobusowego (69 szt.) do obsługi komunikacji miejskiej w Gdańsku (współbeneficjentem będzie Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Sp. z o.o.);
- e) przystosowanie infrastruktury na obszarze Gdańska do obsługi (w tym ładowania i doładowywania) autobusów niskoemisyjnych i zero-emisyjnych. Przystosowanie infrastruktury punktowej transportu publicznego na obszarze, na którym organizatorem przewozów jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni do ładowania i doładowywania autobusów nisko lub zero emisyjnych.
- f) przebudowa i modernizacja istniejących linii trolejbusowych w Gdyni w tym (przebudowa węzła przy dworcu Gdynia Chylonia uwzględniająca dodatkowe relacje wyjazdowe i wjazdowe, przebudowa układu sieciowego w ciągu ulicy Morskiej od skrzyżowania z ulicą Mireckiego do skrzyżowania z ul. Kalksztajnow, montaż na wyznaczonych podstacjach 3 superkondensatorowych zasobników energii (obniżenie zużycia energii), przebudowa pętli przy przystanku SKM Cisowa z uwzględnieniem dobudowania sieci na odcinku z pętli do wylotu ulicy Chylońskiej na ul. Morską tj. ok. 1 km wraz z budową 1 podstacji zasilającej, budowa punktów zasilania energetycznego na 4 pętlach (Gdynia Fikakowo, Gdynia Demptowo, Sopot Kamienny Potok i Sopot Ergo Arena);
- g) objęcie obsługą komunikacyjną trolejbusową rejonu hali widowiskowo – sportowej Ergo Arena oraz powiązanie jej z transportem tramwajowym w ulicy Pomorskiej w Gdańsku;
- h) modernizacja zaplecza technicznego przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o. o. (spółka komunalna świadcząca usługi transportu publicznego na obszarze Gdyni i gmin ościennych na podstawie umowy powierzenia), w tym: rozbudowa bazy trolejbusowej;
- i) modernizacja zaplecza technicznego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o. (spółka komunalna świadcząca usługi transportu publicznego na obszarze Gdyni i gmin ościennych na podstawie umowy powierzenia), w tym: budowa instalacji wolnego tankowania autobusów CNG, budowa sieci sprężonego powietrza zasilania z centralnej sprężarkowni do zasilania autobusów w miejscach parkingowych, budowa ekologicznej lakierni do utrzymania estetyki taboru autobusowego, budowa nowoczesnej myjni, naprawa nawierzchni placu postojowo-manewrowego, przystosowanie bazy PKA Sp. z o.o. do ładowania i doładowywania autobusów elektrycznych
- j) utworzenie buspasów dla poprawienia warunków ruchu dla transportu publicznego w ciągu ul. Morskiej na odcinku od Estakady Kwiatkowskiego do Gdyni Głównej w obu kierunkach, w ciągu ul. Wójta Radkego, na odcinku od Władysława IV do Placu Konstytucji i od Placu Konstytucji do ul. 3 Maja w Gdyni);
- k) zakup taboru trolejbusowego do obsługi komunikacji miejskiej w Gdyni, w tym zakup 30 szt. trolejbusów i doposażenie 42 szt. trolejbusów w baterie akumulatorowe oraz zakup taboru autobusowego (w tym o napędzie gazowym) - 91 szt.;

Wszystkie przedsięwzięcia przyczynią się do wzrostu jakości i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego oraz będzie miała istotny wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców OMT, umożliwiając łatwiejsze i efektywniejsze korzystanie z systemów transportu zbiorowego. Zmiana nawyków

transportowych nawet części mieszkańców doprowadzi też do wyhamowania wzrostu wykorzystania transportu indywidualnego w OMT.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2020
Stan zaawansowania	Stan przygotowania inwestycji jest bardzo zróżnicowany.
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
Instytucja odpowiedzialna	Powiat Miasto Gdańsk, Powiat Miasto Gdynia
Orientacyjny koszt	1,1 mld PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – FK.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, w tym elektryfikacja budowanej linii (Gdańsk Wrzeszcz – do włączenia w linię nr 201), linii kolejowej nr 201 (Gdynia – Kościerzyna), nr 214 (Somonino – Kartuzy) oraz odcinka linii kolejowej nr 229 (Glinisz – Kartuzy), a także rozbudowa PKM w celu obsługi północnych dzielnic Gdyni.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Utworzenie regionalnego zarządu publicznego transportu zbiorowego – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PAKIET V: Pakiet dróg miejskich poprawiających dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną Trójmiasta

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Połączenie Poru Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk etap II,
2. Połączenie Trasy Słowackiego z DW nr 218 poprzez budowę kolejnych odcinków Drogi Zielonej w Gdańsku,
3. Budowa ul. Nowej Węglowej i przebudowa ul. Waszyngtona wraz z przebudową istniejącego układu komunikacyjnego w Gdyni.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: V.1. Połączenie Poru Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk etap II

1. Uzasadnienie:

W ramach przedsięwzięcia Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk etap II planowana jest budowa ul. Nowej Kościuszki i ul. Nowej Gdańskiej, które jest kolejnym etapem domknięcia ciągu komunikacyjnego łączącego Port Lotniczy im Lecha Wałęsy z Portem Morskim Gdańsk (Trasa Słowackiego), pomiędzy Al. Rzeczypospolitej od strony lotniska i Al. Gen. J. Hallera od strony tunelu pod Martwą Wisłą stanowiącym połączenie z portem. Odcinek Nowej Kościuszki i Nowej Gdańskiej połączy w najkrótszym przebiegu zrealizowane dotychczas odcinki Trasy Słowackiego, co w znaczący sposób poprawi sytuację komunikacyjną i połączenie portu lotniczego z Centrum Gdańska oraz w transycie z portem morskim. Po otwarciu Tunelu pod Martwą Wisłą realizacja budowy ul. Nowej Kościuszki stworzy nowe połączenie drogowe dwóch dzielnic Miasta Gdańska. Budowa drogi skróci czas podróży w przewozach pasażerskich i towarowych – pozwoli na bezkolizyjny przejazd samochodów przez miasto. Za sprawą budowy drogi poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym obniży się ryzyko zaistnienia wypadku drogowego.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2018
Stan zaawansowania	Brak dokumentacji.
Miejsce realizacji	Gdańsk
Instytucja odpowiedzialna	Gmina Miasta Gdańska
Orientacyjny koszt	200 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – środki własne jst.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin),
- b) Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) wraz z Obwodnicą Metropolitalną

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa multimodalnego terminalu w Zajęczkowie Tczewskim z infrastrukturą dowiązującą go do sieci dróg krajowych (DK nr 91 i autostrada A1).

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: V.2. Połączenie Trasy Słowackiego z DW nr 218 poprzez budowę kolejnych odcinków Drogi Zielonej w Gdańsku

1. Uzasadnienie:

Realizacja Drogi Zielonej wraz z ul. Nową Spacerową łączącą Trasę Słowackiego z Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta pozwoli osiągnąć następujące rezultaty:

- usprawnienie dojazdu do Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta z dolnego tarasu Gdańska i Sopotu, bez konieczności korzystania z przeciążonej ul. Niepodległości w Sopocie oraz ciągu komunikacyjnego przebiegającego przez znajdującą się pod opieką konserwatorską tzw. Starą Oliwę (w ten sposób pośrednim efektem projektu będzie też odciążenie Al. Niepodległości stanowiącej główną i przeciążoną arterię komunikacyjną Sopotu). Efektem będzie skrócenie czasu przejazdu między dolnym tarasem obu miast a OT – w konsekwencji zredukowanie kosztów podróży;
- zmniejszenie ruchu przelotowego i międzydzielnicowego na ul. Opata Rybińskiego w kierunku Osowy. Ruch ten odbywa się obecnie w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Oliwskiego i Katedry Oliwskiej, co wpływa niekorzystnie na park oraz katedrę. Ruch ten zostałby przeniesiony na skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z Drogą Zieloną i dalej przez tunel w kierunku Spacerowej i do Obwodnicy Trójmiasta;
- bezpośrednie dobre skomunikowanie Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta z dzielnicami Gdańska: Oliwa, Żabianka, Przymorze bez konieczności korzystania z ul. Słowackiego;
- zdjęcie znacznego ruchu przelotowego przez miasto Sopot oraz ruchu w kierunku Gdyni do dzielnic Karwiny, Wielki Kack, Gdynia Zachód;
- zamknięcie ramy komunikacyjnej miasta Gdańska co pozwoli na lepsze sterowanie ruchem i rozładowanie korków w centrum Wrzeszcza.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2020
Stan zaawansowania	Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe.
Miejsce realizacji	Gdańsk, Sopot
Instytucja odpowiedzialna	Gmina Miasta Gdańska, Gmina Miasta Sopotu
Orientacyjny koszt	2,0 mld PLN
Źródło finansowania	- PO IŚ, - środki własne jst.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin),
- b) Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) wraz z Obwodnicą Metropolitalną

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: V.3. Budowa ul. Nowej Węglowej i przebudowa ul. Waszyngtona wraz z przebudową istniejącego układu komunikacyjnego w Gdyni

1. Uzasadnienie:

Realizacja powyższego zadania pozwoli osiągnąć następujące rezultaty:

- odciążenie z ruchu miejskiego ul. Polskiej, będącej drogą portową, przeznaczoną do obsługi ruchu portowego, w tym ruchu generowanego przez nowy terminal promowy planowany do budowy przy nabrzeżach zlokalizowanych u nasady Mola Pasażerskiego;
- odciążenie Placu Konstytucji (przed budynkiem Dworca Gdynia Główna) od ruchu tranzytowego, co pozwoli na dedykowanie tego obszaru w całości potrzebom węzła przesiadkowego, integrującego różne środki transportu publicznego i indywidualnego;
- usprawnienie dostępu do obszarów rozwojowych Śródmieścia od strony północnej województwa oraz nowych dzielnic Gdyni Zachód poprzez przedmiotowy układ drogowy i ulicę Janka Wiśniewskiego wraz z Trasą Kwiatkowskiego;
- upłynnienie ruchu z północnej części Śródmieścia w kierunku północnej części województwa oraz na drogę krajową nr 6 i dalej Autostradę A-1 (poprzez ciąg ulic Janka Wiśniewskiego – Trasa Kwiatkowskiego) w korytarzu Bałtyk-Adriatyk;
- wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych, generowanego działalnością portową, w obrębie Mola, poprzez ulicę Chrzanowskiego na ulicę Polską dedykowaną tego typu transportowi;
- zwiększenie dostępności do jednego z najważniejszych ośrodków miejskich, w tym obszarów inwestycyjnych i atrakcyjnych turystycznie;
- ograniczenie powodowanych przez transport drogowy uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniem powietrza w obszarach zamieszkałych oraz stanowiących przestrzeń publiczną;
- zwiększenie sprawności i bezpieczeństwa transportu w intensywnie zaludnionym centralnym obszarze Gdyni;
- poprawa wskaźników sprawności układu drogowego na obszarze Subregionu Metropolitalnego, w tym skrócenie całkowitego czasu podróży, zmniejszenie pracy przewozowej, kolejek i strat czasu na skrzyżowaniach, co przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa powodując obniżkę kosztów transportu i ograniczenie zanieczyszczenia środowiska;
- usprawnienie powiązania transportowego pomiędzy regionalnymi oraz subregionalnymi ośrodkami rozwojowymi, tj. Gdynią oraz Rumią i Wejherowem dzięki płynnemu wyprowadzeniu ruchu ze Śródmieścia Gdyni nowym ciągiem, a następnie ulicą Janka Wiśniewskiego w stronę Rumii i Wejherowa.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2020
Stan zaawansowania	Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe.
Miejsce realizacji	Gdynia
Instytucja odpowiedzialna	Gmina Miasta Gdyni
Orientacyjny koszt	100,0 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – środki własne jst.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin),

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Budowa i włączenie projektowanej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta do sieci dróg krajowych,
- b) Wzmocnienie nośności i włączenie Trasy Kwiatkowskiego do sieci dróg krajowych.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

2. ŚRODOWISKO I ENERGETYKA

A) ŚRODOWISKO

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym		
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 3.3.	Dobry stan środowiska
		Doprowadzenie do realizacji II etapu kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław
RPS Ekofektywne Pomorze	Działanie 2.1.1.	Zwiększenie poziomu skuteczności ochrony przeciwpowodziowej
	Działanie 2.1.3	Retencjonowanie wody oraz racjonalne zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych
	Działanie 3.1.1.	Ograniczanie emisji zanieczyszczeń do wód w zlewniach, poprawa jakości wód
	Działanie 3.1.4	Rozwój infrastruktury do odzysku i recyklingu odpadów, w tym odzysku energetycznego oraz przywracanie terenom zdegradowanym wartości użytkowych
	Działanie 3.3.2.	Rozwój infrastruktury związanej z edukacją ekologiczną i poszanowaniem energii

PAKIET VI: Adaptacja do zmian klimatu, zapobieganie zagrożeniom i zarządzanie ryzykiem

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Realizacja II etapu Programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*,
2. Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej,
3. Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi,
4. Utworzenie Centrum Zmian Klimatu *Mare Balticum* – Bałtyckiego Centrum Informacji i Edukacji Ekologicznej

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VI.1. Realizacja II etapu Programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*

1. Uzasadnienie:

Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław należy postrzegać w dwóch głównych kontekstach, z których wynikają cele jego realizacji i służące mu środki. Pierwszy z nich to bezpośrednia ochrona przed zagrożeniem powodziowym ludności i dóbr materialnych znajdujących się na tym terenie oraz przygotowanie właściwych służb i instytucji do ostrzegania i reagowania na zagrożenie powodziowe. Zagrożenie to, ze względu na specyficzną strukturę przyrodniczo-techniczną obszaru, należy do najwyższych w Polsce. Drugi kontekst dotyczy możliwości harmonijnego funkcjonowania i kontynuacji zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru, który pośrednio, aczkolwiek w decydującym stopniu, zależy od prowadzenia ochrony przeciwpowodziowej.

Głównym celem Programu jest „zwiększenie skuteczności ochrony przeciwpowodziowej wpływającej bezpośrednio na wzrost potencjału dla zrównoważonego rozwoju Żuław Wiślanych”. W II etapie planowane są dalsze przedsięwzięcia:

- a) przebudowa, odbudowa i budowa przeciwpowodziowych urządzeń technicznych,

- b) zwiększenie znaczenia „naturalnych” metod ochrony przeciwpowodziowej,
- c) poprawa rozpoznania zagrożenia powodziowego i możliwości przeciwdziałania mu, przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technologii i narzędzi, oraz zgodnie z wymaganiami prawodawstwa wspólnotowego i krajowego,
- d) rozbudowa systemu ostrzegania ludności o zagrożeniu powodziowym,
- e) zwiększenie świadomości społeczności lokalnych oraz przedstawicieli administracji i instytucji w zakresie zagrożenia powodziowego i przeciwdziałania jego występowaniu.

Realizacja tego przedsięwzięcia pozwoli na osiągnięcie efektów bezpośrednio w zakresie gospodarki wodnej, czyli ochrony przeciwpowodziowej, pośrednio w sferze społeczno-gospodarczej, a częściowo w sferze ekologicznej.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Obowiązujący Program do 2030 r.
Miejsce realizacji	– Województwo pomorskie: powiat miasto Gdańsk, powiat gdański, powiat nowodworski, powiat malborski, powiat sztumski, powiat tczewski, powiat kwidzyński, – Województwo warmińsko-mazurskie.
Instytucja odpowiedzialna	– Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, – Zarząd Województwa Pomorskiego, – Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego, – jednostki samorządu terytorialnego z obu ww. województw.
Orientacyjny koszt	800 mln PLN (w tym 620 mln PLN na terenie Pomorskiego)
Źródło finansowania	– PO IŚ, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) wraz z Obwodnicą Metropolitalną,
- b) Budowa obwodnica Malborka w ciągu drogi krajowej nr 22,
- c) Stworzenie sieciowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej w oparciu o Zamek w Malborku i Letnią Rezydencję Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie,
- d) Program oczyszczania i zagospodarowania Zalewu Wiślanego,
- e) Rewitalizacja drogi wodnej E70 i E40.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Program zachowania dziedzictwa kulturowego Żuław Wiślanych,
- b) Program aktywizacji gospodarczej i społecznej ponadregionalnego Obszaru funkcjonalnego Żuław i Zalewu Wiślanego.

Problemy rozwojowe i zabezpieczenie przeciwpowodziowe stanowią jedną z kluczowych grup działań, które powinny zostać zrealizowane na obszarze funkcjonalnym Żuław, aby uruchomić mechanizmy aktywizacji społecznej i gospodarczej. W tym kontekście istotne jest przygotowanie i wdrożenie kompleksowego *Programu działań w sferze społecznej i gospodarczej*, który wymaga współpracy międzyregionalnej oraz współdziałania ze stroną rządową. Program taki mógłby być finansowany ze środków budżetu państwa i PO WER.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- b) Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-9 i R-10) – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- c) *Kajakiem przez Pomorze* – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- d) Poprawa jakości oraz ograniczanie strat wody w *Centralnym Wodociągu Żuławskim* – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie energetyki i środowiska „Ekoefektywne Pomorze”,
- e) Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 (przebudowa DW nr 226, 521) - przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- f) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy (przebudowa DW nr 515) - przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- g) Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny (przebudowa DW nr 501, 502), przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”,
- h) Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Grudziądz–Malbork wraz z utworzeniem regionalnego węzła integracyjnego w Kwidzynie – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VI.2. Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej

1. Uzasadnienie:

Przedsięwzięcie ma na celu zwiększenie stopnia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz zwiększenie ochrony przed skutkami zagrożeń naturalnych w miastach Gdańsk, Gdynia, Sopot, Rumia, Reda, Wejherowo, Pruszcz Gdański oraz gminach sąsiadujących, leżących we wspólnych zlewniach cieków.

Zachodzące zmiany klimatu powodują konieczność wzmocnienia odporności na zagrożenia związane z negatywnymi efektami tych zmian, przede wszystkim na obszarach miejskich. Odporność miast na ekstremalne zjawiska meteorologiczne i ich następstwa jest relatywnie niewielka z powodu m.in. ograniczenia powierzchni biologicznie czynnych, wielkopowierzchniowego uszczelnienia gruntów, dużej gęstości zabudowy i zaludnienia, a przy tym braku lub istnienia nieefektywnych systemów odprowadzania wód opadowych.

Przeciwdziałanie powodziom, podtopieniom i zalaniom na obszarach miejskich jest możliwe tylko w wyniku zbudowania prawidłowo funkcjonującego systemu gospodarowania wodami opadowymi, umożliwiającego także ich retencjonowanie.

W zakresie gospodarki wodno-ściekowej najbardziej efektywne i ekologiczne jest podejmowanie działań zintegrowanych w obrębie poszczególnych zlewni. Dla skutecznego zabezpieczenia przed nagłymi lokalnymi powodziąmi, podtopieniami i zalaniem specyficznie zlokalizowanych miast nadmorskich konieczne jest powiązanie projektów miejskich z projektami realizowanymi na obszarze gmin wiejskich, w ramach podejścia zlewniowego.

Zakres przedsięwzięć w zlewni rzeki i Kanału Raduni wraz z ich dopływami, zlewni rzeki Strzyża i Strzelenki na terenie miasta Gdańsk, miasta Pruszcz Gdański oraz gminy Pruszcz Gdański obejmuje m.in. następujące zadania: budowa nowych elementów oraz przebudowa istniejącego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w tym budowa zrzutu wód opadowych z Kanału Raduni

do rzeki Raduni; zwiększenie retencji w zlewni cieków poprzez budowę zbiorników retencyjnych, w tym podziemnych; regulacja cieków.

Zakres przedsięwzięć w zlewni cieków wodnych: Potok Kamienny, Potok Karlikowski, Potok Środkowy, Potok Haffnera, Potok nr 2 na terenie miasta Sopotu obejmuje budowę i modernizację istniejącego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych w ramach przeciwdziałania zalewaniu dolnego tarasu Miasta Sopotu.

Zakres przedsięwzięć w zlewni cieków wodnych: rzeka Kacza, rzeka Chylonka, Potok Demptowski oraz kolektorów deszczowych na terenie miasta Gdyni obejmuje m.in. następujące zadania: budowa nowych elementów oraz przebudowa istniejącego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, budowa systemu retencyjnego i zapobiegania podtopieniom; regulacja cieków wodnych.

Zakres przedsięwzięć w zlewni cieków wodnych: rzeka Reda i Kanal Łyski na terenie miasta Rumia, miasta Reda i miasta Wejherowo oraz gminy Wejherowo i gminy Kosakowo obejmuje m.in. następujące zadania: budowa kanalizacji deszczowej wraz z separatorami i studniami osadnikowymi; budowa zbiorników retencyjnych oraz systemu skrzynek rozsączających, pozwalających na zredukowanie fali powodziowej na ciekach wodnych; modernizacja istniejących wylotów wraz z montażem urządzeń podczyszczających.

W wyniku realizacji planowanego zakresu przedsięwzięcia nastąpi wzrost pojemności zbiorników retencyjnych wybudowanych w ramach interwencji, w tym malej retencji o ok. 565 tys. m³. Planowana długość wybudowanej i przebudowanej w ramach interwencji kanalizacji deszczowej wyniesie ok. 100 km.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Zidentyfikowano projekty inwestycyjne; dla części zadań opracowane są dokumentacje projektowe oraz uzyskane decyzje administracyjne.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat miasto Gdańsk, powiat miasto Sopot, powiat miasto Gdynia, gmina miasta Rumia, gmina miasta Reda, gmina miasta Wejherowo, gmina Wejherowo, gmina Kosakowo, gmina miasta Pruszcz Gdański, gmina Pruszcz Gdański.
Instytucja odpowiedzialna	Gminy lub spółki wodno-kanalizacyjne.
Orientacyjny koszt	467,8 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Przedsięwzięcia z zakresu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych realizowane w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych Starogardu Gdańskiego, Kwidzyna, Malborka, Bytowa oraz Chojnic i Człuchowa planowane do wsparcia w ramach RPO WP 2014-2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VI.3. Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi

1. Uzasadnienie:

Celem przedsięwzięcia jest zmniejszenie negatywnych oddziaływań ekstremalnych zjawisk pogodowych powodujących wylewania, zalewania i podtopienia oraz lepsze zarządzanie zlewnią poprzez modelowanie hydrauliczne i umożliwienie rozwoju nowych obszarów zlokalizowanych w zlewni rzek Słupi z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury.

Kolejnym celem przedsięwzięcia jest poprawa retencjonowania wód opadowych i roztopowych oraz zwiększenie stopnia ich zagospodarowania.

Przedsięwzięcie umożliwi zagospodarowanie wód opadowych w miejscu ich powstawania oraz przyczyni się do poprawy stanu technicznego kanałów i cieków wodnych oraz kanalizacji deszczowej w celu zwiększenia poziomu skuteczności ochrony przeciwpowodziowej. Pozwoli także na zwiększenie bezpieczeństwa na terenach objętych projektem poprzez budowę i rozbudowę systemu gromadzenia, oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych.

Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na zagospodarowaniu wód opadowych w miejscu ich powstawania, retencja powierzchniowa i podziemna, zarządzanie przestrzenią w tym działania z zakresu Low Impact Development, budowa wylotów kanalizacji deszczowej wraz z odcinkami kolektorów przesyłowych, rozdział części kanalizacji ogólnospławnej oraz instalacja splawiania błota pośniegowego.

Przedsięwzięcie obejmuje w szczególności zagospodarowanie wód opadowych na terenie: miasta Słupska i Ustki oraz gmin: Kobylnica (w miejscowościach: Kobylnica, Widzino, Bolesławice), Słupsk (w miejscowościach: Włynkówko, Siemianice), Ustka (w miejscowościach: Grabno, Zimowiska, Przewłoka, Wodnica).

W celu skutecznego zarządzania wodami opadowymi i roztopowymi w zlewni rzeki Słupi działania w ramach projektu będą podejmowane zarówno na obszarach miejskich oraz częściowo na obszarach wiejskich, które stanowią zintegrowane i/lub oddziałujące na siebie zlewnie mające istotny wpływ na odbiornik – rzekę Słupię.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Zidentyfikowano projekty inwestycyjne
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat miasto Słupsk, gmina Kobylnica, gmina Słupsk, miasto Ustka, gmina Ustka
Instytucja odpowiedzialna	Gminy i ich jednostki budżetowe lub spółki komunalne.
Orientacyjny koszt	73 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM.

4. Inna oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Przedsięwzięcia z zakresu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych realizowane w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych Starogardu Gdańskiego, Kwidzyna, Malborka, Bytowa oraz Chojnic i Człuchowa planowane do wsparcia w ramach RPO WP 2014-2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VI.4. Utworzenie Centrum Zmian Klimatu *Mare Balticum* – Bałtyckiego Centrum Informacji i Edukacji Ekologicznej

1. Uzasadnienie:

Problematyka dotycząca zmian klimatu i adaptacji do nich nabiera coraz większego znaczenia ze względu na swój wielowymiarowy i globalny charakter. Wśród najważniejszych oddziaływań i skutków zmian klimatu dla Europy Środkowo-Wschodniej wyróżnia się między innymi nawalne deszcze, powodzie, podtopienia, fale upałów, susze, huragany, ruchy masowe (np. osuwiska). Przewiduje się, że zjawiska te będą występować z coraz większą częstotliwością i natężeniem na coraz większym obszarze kraju. Zmiany te stanowią zagrożenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju Polski.

Jednocześnie, nadmorskie położenie Polski wymaga szczególnej ochrony siedlisk i ekosystemów związanych z morzem, w tym m.in. mierzei, klifów, siedlisk halofilnych, torfowisk, borów bażynowych, jezior przybrzeżnych, a także gatunków zamieszkujących wody Zatoki Gdańskiej, Puckiej i wody przybrzeżne Bałtyku. Atrakcyjność przyrodnicza obszarów nadmorskich przekłada się na atrakcyjność turystyczną i wysoką antropopresję.

Przedsięwzięcie ma na celu utworzenie w Gdańsku Centrum Zmian Klimatu – obiektu edukacyjnego promującego wiedzę o zrównoważonym rozwoju, zmianach klimatu i adaptacji do nich oraz ekosystemach morskich. Głównym zadaniem Centrum będzie kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony bioróżnorodności Morza Bałtyckiego oraz zapobiegania zmianom klimatu i adaptacji do tych zmian. Cel będzie realizowany poprzez atrakcyjną ofertę Centrum, w tym naukę poprzez zabawę oraz możliwość wypoczynku i atrakcyjnego spędzania czasu wolnego. Odbiorcami będą uczniowie oraz osoby dorosłe z całej Polski, a także uczniowie i turyści z zagranicy.

Realizacja przedsięwzięcia winna być wsparta z poziomu centralnego ze względu na jego ponadregionalny charakter oraz istotne znaczenie społeczne i gospodarcze.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	1) opracowano założenia funkcjonalno-programowe; 2) podpisano list intencyjny między zainteresowanymi stronami; 3) opracowano Studium Możliwości – przez GARG na zlecenie Gminy Miasta Gdańsk (faza końcowa)
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie.
Instytucja odpowiedzialna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna i Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego
Orientacyjny koszt	50 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Narodowe Centrum Badań Bałtyckich.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PAKIET VII: Pakiet przedsięwzięć w zakresie realizacji dyrektyw UE (dotyczących gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami)

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM,
2. Racjonalizacja gospodarki odpadami w celu zapewnienia zgodnego z hierarchią postępowania z odpadami, w tym budowa i podłączenie do sieci ciepłowniczej zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych (elektrociepłowni) w celu odzysku energii z frakcji energetycznej odpadów komunalnych.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VII.1. Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM

1. Uzasadnienie:

W celu realizacji postanowień Traktatu Akcesyjnego w zakresie gospodarki ściekowej określonych w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych oczekuje się wsparcia z poziomu centralnego inwestycji w aglomeracjach ściekowych pow. 10 tys. RLM, które będą kończyć działania związane z wyposażaniem tych aglomeracji w infrastrukturę odbioru i oczyszczania ścieków komunalnych i będą się wiązały ze spełnieniem przez te aglomeracje wymogów Dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG). Działania w obszarze tych aglomeracji ze względu na ich wielkość zwykle mają największą skalę i są najbardziej kosztowne, co uzasadnia interwencję z poziomu centralnego. Realizacja inwestycji przewidzianych w przedsięwzięciu priorytetowym pozwoli na całkowite wywiązanie się gmin województwa pomorskiego ze zobowiązań akcesyjnych w zakresie gospodarki ściekowej w aglomeracjach powyżej 10 tys. RLM.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Trwają prace nad weryfikacją granic aglomeracji ściekowych w województwie, co pozwoli określić szczegółowo zakresy rzeczowe wszystkich przedsięwzięć i oszacować ich łączny koszt.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: aglomeracje niespełniające wymagań akcesyjnych.
Instytucja odpowiedzialna	Gminy lub spółki wodno-kanalizacyjne.
Orientacyjny koszt	600 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej,

b) Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Projekty z zakresu odbioru i oczyszczania ścieków komunalnych realizowanych w aglomeracjach od 2 do 10 tys. RLM planowane do wsparcia w ramach RPO WP 2014-2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VII.2. Racjonalizacja gospodarki odpadami w celu zapewnienia zgodnego z hierarchią postępowania z odpadami, w tym budowa i podłączenie do sieci ciepłowniczej zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych (elektrociepłowni) w celu odzysku energii z frakcji energetycznej odpadów komunalnych

1. Uzasadnienie:

Pełne wdrożenie hierarchii postępowania z odpadami oraz racjonalizacja gospodarki odpadami komunalnymi wymagają, oprócz nakładów finansowych związanych z infrastrukturą, regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych, działań związanych z ograniczeniem wytwarzania odpadów oraz selektywnym zbieraniem odpadów.

Instalacja termicznego przekształcania odpadów wraz z odzyskiem ciepła stanowić będzie dopełnienie kompleksowego systemu zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych pochodzących z terenu województwa pomorskiego. Budowa instalacji umożliwi pełne wdrożenie regionalnego systemu gospodarki odpadami komunalnymi. Kierunek zagospodarowania frakcji energetycznej odpadów komunalnych wynika z *Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018*.

Potrzeba realizacji przedmiotowej inwestycji związana jest głównie z koniecznością redukcji ilości odpadów kierowanych do składowania, w tym ulegających biodegradacji i posiadających wartość opalową (frakcja wysokoenergetyczna). Jednym z powodów realizacji projektu jest wynikający z przepisów krajowych i UE fakt, że od 1 stycznia 2016 r. zabronione będzie gromadzenie na składowiskach odpadów tzw. frakcji energetycznej, czyli takich odpadów, które można wykorzystać do celów energetycznych.

Istotnym elementem przedsięwzięcia jest podłączenie zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych (ZTPOK) do miejskiego systemu ciepłowniczego GPEC, co jest warunkiem *sine qua non* racjonalnego funkcjonowania ZTPOK. W ramach tego elementu należy zrealizować:

- a. dostosowanie i przygotowanie sieci GPEC do podłączenia ZTPOK,
- b. dostosowanie systemu ciepłego do jednoczesnej pracy z jednym lub dwoma źródłami,
- c. modernizację istniejących i budowę nowej przepompowni wody sieciowej,
- d. budowę stacji uzupełniania wody sieciowej dla potrzeb ZTPOK,
- e. budowę systemu sterowania.

Jednocześnie miasto Gdańsk wraz z partnerami w ramach przedsięwzięcia realizować będzie działania powiązane z budową zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych, które mają na celu wdrażanie racjonalnej gospodarki odpadami. Zaplanowano stworzenie zaplecza transportowego, którego celem będzie dostarczanie frakcji energetycznej z odpadów z RIPOK-ów współpracujących z instalacją termicznego przekształcania odpadów, co obniży koszty związane z transportem.

W ramach prowadzonych wspólnych działań na terenie obszaru metropolitalnego zaplanowano budowę sieci punktów selektywnego zbierania odpadów w celu zwiększenia stopnia odzysku odpadów.

Oprócz działań inwestycyjnych zaplanowano też przeprowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej, mającej na celu podniesienie świadomości mieszkańców metropolii w zakresie racjonalnej gospodarki odpadami.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2019
Stan zaawansowania	Wielokryterialna analiza możliwości lokalizacji na terenie województwa pomorskiego regionalnej instalacji do termicznego przekształcania energetycznej frakcji odpadów Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na lokalizację inwestycji.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: Obszar Metropolitalny Trójmiasta.
Instytucja odpowiedzialna	Miasto Gdańsk
Orientacyjny koszt	871 mln PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IŚ, – NFOŚiGW, – środki własne jst, – środki prywatne – PPP.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Grupa projektów dotyczących systemów zaopatrzenia w ciepło.

4. Inne oczekiwane krajowe komplementarne przedsięwzięcia inwestycyjne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Realizacja inwestycji w regionalnych instalacjach do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK-i),
- b) Przedsięwzięcia innowacyjne w zakresie odzysku odpadów w przedsiębiorstwach,
- c) Rozwój systemów selektywnego zbierania odpadów w gminach.

B) ENERGETYKA

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym	
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 3.2. Bezpieczeństwo i efektywność energetyczna
	<p>Stworzenie sieci dialogu nt. koncepcji zagospodarowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów w województwie pomorskim (szczególnie gazu łupkowego) oraz monitoring stanu prac poszukiwawczych, rozpoznawczych i wydobywczych ww. złóż w regionie.</p> <p>Wykonanie prac studialnych dotyczących korzyści, zagrożeń oraz potencjalnych konfliktów związanych z planowanymi w regionie inwestycjami energetycznymi (m.in. w zakresie źródeł energii i infrastruktury przesyłowej).</p> <p>Powołanie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację i realizację działań SWP w obszarze energetyki, szczególnie w zakresie poprawy efektywności energetycznej, upowszechniania wykorzystania OZE i kształtowania postaw prosumenckich.</p>
RPS Ekoefektywne Pomorze	Działanie 1.1.2. Rozwój inteligentnych systemów energetycznych
	Działanie 1.2.3. Poprawa sprawności przesyłu i dystrybucji energii oraz gazu
	Działanie 1.2.1. Poprawa efektywności energetycznej i poszanowania energii w budownictwie mieszkaniowym, budynkach i obiektach użyteczności publicznej oraz w sektorze przedsiębiorstw
	Działanie 1.2.2. Budowa nowych źródeł oraz poprawa sprawności przetwarzania energii w centralnych, lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła

PAKIET VIII: Poprawa bezpieczeństwa energetycznego i efektywności energetycznej

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Grupa projektów dotyczących infrastruktury elektroenergetycznej i gazowej.
2. Program dla poprawy efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym.
3. Grupa projektów dotyczących systemów zaopatrzenia w ciepło.
4. Sieć dialogu na rzecz uzgodnienia kierunków inwestycji oraz rozwiązywania konfliktów społecznych w obszarze zagospodarowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów (w tym gazu łupkowego) oraz dużych inwestycji energetycznych.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VIII.1. Grupa projektów dotyczących infrastruktury elektroenergetycznej i gazowej

1. Uzasadnienie:

Północny obszar Polski charakteryzuje się deficytem wytwarzania energii elektrycznej. Na obszarze województwa planuje się budowę kilku dużych źródeł energii elektrycznej (elektrownia węgla, elektrownie lub elektrociepłownie gazowe, elektrownia jądrowa), które zapewnią stabilną dostawę energii elektrycznej o wysokiej jakości.

Budowa dużych źródeł energii elektrycznej na Pomorzu zrównoważy krajowy system elektroenergetyczny oraz ma znaczenie ponadregionalne, ponieważ będzie stanowić ważny element tzw. Bałtyckiego Pierścienia Elektroenergetycznego. Wywoła również potrzebę rozbudowy sieci przesyłowych (KSE), w celu wyprowadzenia mocy z planowanych źródeł energii. Aktualna struktura sieci elektroenergetycznych nie gwarantuje ciągłości i niezawodności dostaw energii elektrycznej, tym samym istotnie ogranicza (w niektórych obszarach) możliwości rozwojowe. Ponadto odnotowuje się problemy z przyłączeniem planowanych źródeł energii, szczególnie farm wiatrowych, ze względu na stosunkowo słabe zagęszczenie infrastruktury przesyłowej oraz stopień jej wyeksploatowania.

Bezpieczeństwo dostaw gazu przewodowego powinno być zagwarantowane poprzez połączenie obszaru Trójmiasta z magistralą gazowniczą Gdynia – Świnoujście oraz budowę podziemnego magazynu gazu w rejonie Kosakowa. Rozważana jest natomiast możliwość realizacji terminala CNG lub LNG na Zatoce Puckiej. W celu powiązania ww. przedsięwzięcia z krajowym systemem przesyłu gazu przewiduje się m.in. budowę gazociągu po dnie Zatok: Puckiej i Gdańskiej oraz lądowych odcinków gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych (*Pierścienia Trójmiejskiego*). Umożliwi to powstanie ringu gazowej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej, służącego bezpieczeństwu dostaw gazu. Ewentualna rozbudowa infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej gazu związana może być także z pozytywnymi wynikami poszukiwania i rozpoznawania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów oraz przyszłym wydobywaniem gazu niekonwencjonalnego na obszarze województwa. Gaz ten trzeba będzie odebrać i przesłać do istniejącego systemu, co determinuje konieczność powstania dodatkowej infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Prace nad określeniem lokalizacji gazociągów podmorskich i lądowych w ramach tzw. <i>Pierścienia Trójmiejskiego</i> na dnie Zatok: Puckiej i Gdańskiej. – Prace nad określeniem lokalizacji linii 400 kV Żydowo – Gdańsk Przyjaźń. – Plany rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną oraz Plany rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie
Instytucja odpowiedzialna	Inwestorzy (przedsiębiorstwa energetyczne)
Orientacyjny koszt	Co najmniej 400 mln PLN – infrastruktura gazowa oraz co najmniej 1 mld PLN - infrastruktura elektroenergetyczna
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IŚ, – NFOŚiGW, – środki własne przedsiębiorstw energetycznych.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Wykonanie prac studialnych dotyczących korzyści, zagrożeń oraz potencjalnych konfliktów związanych z planowanymi w regionie inwestycjami energetycznymi (m.in. w zakresie źródeł energii i infrastruktury przesyłowej),
- b) Monitoring stanu prac poszukiwawczych, rozpoznawczych i wydobywczych niekonwencjonalnych złóż węglowodorów (w tym gazu łupkowego) w regionie – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020,
- c) Powołanie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację i realizację działań samorządu województwa w obszarze energetyki, szczególnie w zakresie poprawy efektywności energetycznej, upowszechniania wykorzystania OZE i kształtowania postaw prosumenckich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VIII.2. Program dla poprawy efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym

1. Uzasadnienie:

Jednym z elementów pakietu klimatyczno-energetycznego UE jest poprawa efektywności energetycznej. Działania w tym zakresie dotyczyć powinny między innymi sektora ciepłowniczego, w szczególności ograniczania strat poprzez modernizację źródeł, systemów dystrybucyjnych oraz po stronie odbiorców ciepła. Ponad 80% energii cieplnej w Pomorskiem jest zużywane na potrzeby zabudowy, z czego największy udział ma zabudowa mieszkaniowa. Zasoby budowlane w województwie pomorskim charakteryzują się wysoką jednostkową wartością współczynnika zużycia ciepła, która wynosi 225 - 235 kWh/m² na rok. Jednostkowa wartość tego współczynnika dla aktualnie budowanych budynków energooszczędnych nie przekracza 60 kWh/m² na rok.

Przy odpowiednim wsparciu przedsięwzięć termomodernizacyjnych realnym jest obniżenie średniej wartości współczynnika zużycia ciepła co najmniej o 20%, co przekłada się na znaczące obniżenie zużycia paliw pierwotnych i nośników energii.

Działania te są zbieżne z założeniami odpowiednich dyrektyw unijnych oraz ustawy o efektywności energetycznej i choć wymagają dużych nakładów finansowych, znajdują uzasadnienie ze względu na potencjał oszczędności. Mając na względzie znaczące potrzeby finansowe konieczne do poniesienia dla uzyskania wymaganych efektów, uzasadnione wydaje się być wspieranie tych działań z poziomu krajowego.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie
Instytucja odpowiedzialna	Wyloniony operator
Orientacyjny koszt	Do uzgodnienia (w zależności od skali przedsięwzięcia)
Źródło finansowania	– PO IŚ, – BGK - Fundusz Termomodernizacji i Remontów, – NFOŚiGW, – środki prywatne.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Powołanie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację i realizację działań samorządu województwa w obszarze energetyki, szczególnie w zakresie poprawy efektywności energetycznej, upowszechniania wykorzystania OZE i kształtowania postaw prosumenckich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020,
- b) Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej Samorządu Województwa Pomorskiego – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie energetyki i środowiska „Ekoefektywne Pomorze”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VIII. 3. Grupa projektów dotyczących systemów zaopatrzenia w ciepło

1. Uzasadnienie:

W województwie pomorskim występują przypadki niedotrzymywania standardów jakości powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 i PM 2.5 oraz benzo[α]pirenu. Wynika to przede wszystkim z dominującej roli węgla w bilansie zużycia paliw pierwotnych i nośników energii oraz znaczącego udziału odbiorców użytkujących indywidualne źródła ciepła w zapotrzebowaniu na moc cieplną regionu. Znaczący udział indywidualnych źródeł ciepła przekłada się także na niewykorzystanie potencjału lokalnych systemów ciepłowniczych. Zasadne jest więc upowszechnianie wykorzystania ciepła systemowego oraz rozszerzanie zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w ciepło w miastach, co prowadzić będzie do likwidacji lokalnych i indywidualnych źródeł ciepła o niskiej sprawności, wykorzystujących węgiel.

Istotny problem stanowi także stan techniczny istniejącej infrastruktury wytwórczej i dystrybucyjnej. W istniejących źródłach ciepła rzadko stosuje się kogenerację, przez co efektywność wykorzystania paliw jest niewystarczająca. Sprawność przesyłania ciepła (uśredniona) w regionie jest niższa o ponad 2 p.p. w stosunku do średniej sprawności przesyłania w Polsce. Działania związane z modernizacją sieci ciepłowniczych prowadzić będą do poprawy ich efektywności energetycznej zmniejszenia zapotrzebowania na energię pierwotną oraz zmniejszenia kosztów zaopatrzenia w ciepło.

Przewiduje się realizację ww. działań w większości miast województwa pomorskiego, szczególnie w miejskich obszarach funkcjonalnych: Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, Bytowa, Chojnice-Człuchów, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, Malborka, Słupska oraz Starogardu Gdańskiego.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	– Dokumentacja projektowa bądź koncepcyjna dla części inwestycji. – Analizy studialne dot. modeli taryfowych.
Miejsce realizacji	Miasta województwa pomorskiego i ich obszary funkcjonalne, w szczególności MOF: Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, Bytowa, Chojnice-Człuchów, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, Malborka, Słupska oraz Starogardu Gdańskiego
Instytucja odpowiedzialna	Inwestorzy (przedsiębiorstwa energetyczne), jednostki samorządu

	terytorialnego
Orientacyjny koszt	Co najmniej 530 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, RPO WP, – NFOŚiGW, – środki prywatne.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Racjonalizacja gospodarki odpadami w celu zapewnienia zgodnego z hierarchią postępowania z odpadami, w tym budowa i podłączenie do sieci ciepłowniczej zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych (elektrociepłowni) w celu odzysku energii z frakcji energetycznej odpadów komunalnych.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Powołanie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację i realizację działań samorządu województwa w obszarze energetyki, szczególnie w zakresie poprawy efektywności energetycznej, upowszechniania wykorzystania OZE i kształtowania postaw prosumenckich – przedsięwzięcie wynikające z zobowiązań SRWP 2020,
- b) Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej Samorządu Województwa Pomorskiego – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie energetyki i środowiska „Ekoefektywne Pomorze”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: VIII.4. Sieć dialogu na rzecz uzgodnienia kierunków inwestycji oraz rozwiązywania konfliktów społecznych w obszarze zagospodarowania niekonwencjonalnych złóż węgłowodorów (w tym gazu łupkowego) oraz dużych inwestycji energetycznych

1. Uzasadnienie:

Celem projektu jest stworzenie w skali kraju modelowego rozwiązania dotyczącego komunikacji społecznej opartej na modelu partycypacji obywatelskiej w zakresie zagospodarowania niekonwencjonalnych złóż węgłowodorów (w tym gazu łupkowego) oraz dużych inwestycji energetycznych. W województwie pomorskim zwiększa się liczba inwestycji związanych z wytwarzaniem, przesyłem, dystrybucją i magazynowaniem kopalin oraz energii elektrycznej, czemu towarzyszy wzrost zainteresowania społecznego. Decyzje o lokalizacji inwestycji generują obawy związane między innymi z ryzykiem obniżenia jakości życia, zanieczyszczenia środowiska, zmniejszeniem atrakcyjności danej lokalizacji z punktu widzenia rozwijania innych form działalności gospodarczej. Ponadto mogą powodować wzrost oczekiwań mieszkańców w zakresie korzyści wynikających z realizacji tych inwestycji (np. wzrost jakości życia w wyniku powstawania nowych miejsc pracy, poprawa lokalnych warunków prowadzenia działalności gospodarczej).

W ramach przedsięwzięcia planuje się prowadzenie działań edukacyjnych organów samorządu terytorialnego oraz mieszkańców w zakresie tematyki związanej z zagospodarowaniem niekonwencjonalnych złóż węgłowodorów, a także wobec występujących potrzeb dużych inwestycji energetycznych oraz wyposażenie ich w narzędzia umożliwiające prowadzenie dialogu społecznego na poziomie lokalnym.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do ograniczenia eskalacji obaw i konfliktów interesów, a także wypracowania mechanizmów niezbędnych do realizacji inwestycji w sposób bezpieczny i korzystny dla danego obszaru.

Usystematyzowaniu dialogu społecznego oraz zachowaniu jego odpowiedniego poziomu merytorycznego służyć będzie powołanie sieci lokalnych komitetów dialogu oraz organizacja warsztatów i szkoleń na terenie powiatów, gmin i sołectw. Struktury te uzyskają zdolność do organizowania i prowadzenia działań dialogowych i komunikacyjnych z wszystkimi interesariuszami (w tym z inwestorami), także pomiędzy poszczególnymi szczeblami samorządów terytorialnych, jak również z administracją rządową i innymi instytucjami.

Tematycznym obszarem aktywności sieci lokalnych komitetów dialogu będzie problematyka zagospodarowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów oraz inne inwestycje energetyczne, które charakteryzować się będą dużym zainteresowaniem mieszkańców, bądź w szczególności sposób mogące wpływać na jakość życia mieszkańców.

Główne etapy realizacji przedsięwzięcia:

- a) pilotażowy projekt dialogowy (w trakcie realizacji),
- b) opracowanie modelu, metod i narzędzi dialogu wraz z ewaluacją tych metod i efektów,
- c) wdrożenie przetestowanego i skorygowanego modelu, metod i narzędzi dialogu.

W efekcie realizacji przedsięwzięcia:

- a) opracowany i wdrożony zostanie model sieci dialogu, który pozytywnie wpłynie na poziom wiedzy i świadomości interesariuszy,
- b) zostaną stworzone warunki do zacieśnienia współpracy wewnątrz-regionalnej i międzyregionalnej,
- c) wzrośnie profesjonalizm i skuteczność działań pomorskich samorządów terytorialnych, co wpłynie na efektywną realizację zadań publicznych, łatwiejszy dostęp mieszkańców do informacji, poprawę stanu świadomości związanej z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem,
- d) wzmocni się i ulegnie uporządkowaniu w ramach przetestowanych standardów współpraca samorządów z organizacjami pozarządowymi.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2013 – 2020
Stan zaawansowania	1. I etap pilotażowy na terenie gminy Mikołajki Pomorskie: zakończony. 2. II etap pilotażowy na terenie powiatów: wejherowskiego, lęborskiego i kartuskiego: trwa, planowane zakończenie: IV kw. 2014.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie (pilotaż także na terenie województw: kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego)
Instytucja odpowiedzialna	Samorząd Województwa Pomorskiego, Fundacja Rozwiązań Eko-Energetycznych (jako lider projektów pilotażowych)
Orientacyjny koszt	10 mln PLN
Źródło finansowania	– NFOŚiGW (do uzgodnienia z NFOŚiGW włączenie tematyki do Programu Priorytetowego dot. edukacji ekologicznej), – WFOŚiGW w Gdańsku, – środki własne jst i ich stowarzyszeń.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Wykonanie prac studialnych dotyczących korzyści, zagrożeń oraz potencjalnych konfliktów związanych z planowanymi w regionie inwestycjami energetycznymi (m.in. w zakresie źródeł energii i infrastruktury przesyłowej),
- b) Monitoring stanu prac poszukiwawczych, rozpoznawczych i wydobywczych niekonwencjonalnych złóż węglowodorów (w tym gazu łupkowego) w regionie – przedsięwzięcie wynikające z zobowiązań SRWP 2020,
- c) Powołanie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za koordynację i realizację działań samorządu województwa w obszarze energetyki, szczególnie w zakresie poprawy efektywności energetycznej, upowszechniania wykorzystania OZE i kształtowania postaw prosumenckich – przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SRWP 2020.

PAKIET IX: Wzrost aktywności gospodarczej w bezpośrednim obszarze oddziaływania planowanej elektrowni jądrowej

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Grupa projektów dotyczących poprawy dostępności transportowej.
2. Grupa projektów dotyczących poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej.
3. Grupa projektów dotyczących podniesienia aktywności zawodowej mieszkańców.
4. Grupa projektów dotyczących wzmocnienia sektora akademickiego i badawczo-rozwojowego.

Celem niniejszego pakietu przedsięwzięć jest uruchomienie i optymalne wykorzystanie potencjałów rozwojowych powiatów: lęborskiego, puckiego, wejherowskiego oraz Trójmiasta w związku z silnym impulsem inwestycyjnym, a następnie skokową zmianą warunków prowadzenia działalności gospodarczej, jakie zostaną spowodowane realizacją, a następnie eksploatacją planowanej elektrowni jądrowej.

Opis Pakietu VIII ma charakter wstępny, a jego uwzględnienie w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego jest warunkowe. Oznacza to, że w przypadku podjęcia decyzji o lokalizacji i budowie elektrowni jądrowej w regionie nastąpi aktywacja tego Pakietu, a tym samym uruchomienie rządowo-regionalnych prac nad szczegółowym zdefiniowaniem zakresu ww. przedsięwzięć priorytetowych.

Delimitacja obszaru funkcjonalnego rozwoju energetyki jądrowej, jako obszaru o znaczeniu ponadregionalnym, wraz z identyfikacją potrzeb rozwojowych tego obszaru nastąpi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Dzięki temu inwestycja dotycząca elektrowni jądrowej będzie właściwie sprzężona z niezbędnymi przedsięwzięciami towarzyszącymi i wzmacniającymi impuls rozwojowy z niej wynikający.

Budowa elektrowni jądrowej będzie pociągać za sobą konieczność budowy tzw. infrastruktury towarzyszącej inwestycji jądrowej o znaczeniu ponadlokalnym (szczególnie krajowym i wojewódzkim) oraz lokalnym. Niezbędny będzie m.in. rozwój dróg, linii kolejowych, a także infrastruktury technicznej. W ramach zadań związanych z infrastrukturą towarzyszącą konieczne będzie wykonanie analizy stanu istniejącego oraz identyfikacji potrzeb, a następnie opracowanie koncepcji rozwoju tej infrastruktury.

Ponadto lokalizacja pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce wymagać będzie ukierunkowania sektora akademickiego i badawczo-rozwojowego na działalność związaną z zapewnieniem w regionie wysoko wykwalifikowanej kadry, odpowiadającej potrzebom związanym z budową i eksploatacją elektrowni, w tym z utworzeniem zaplecza laboratoryjnego, unikalnego w skali kraju. Jednym z elementów tych działań może być powołanie Centrum Energetyki Odnawialnej i Jądrowej, w którego powstanie zaangażowane mają być m.in. Politechnika Gdańska, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski oraz Instytut Maszyn Przepływowych PAN.

3. BADANIA I ROZWÓJ ORAZ KONKURENCYJNOŚĆ SZKOLNICTWA WYŻSZEGO

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym		
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 1.1.	Wysoka efektywność przedsiębiorstw
	CO 1.2.	Konkurencyjne szkolnictwo wyższe
		Przygotowanie i wypromowanie, z udziałem kluczowych pomorskich uczelni, kompleksowej oferty dla studentów zagranicznych oraz oferty wspierającej zatrudnienie zagranicznych naukowców.
RPS Pomorski Port Kreatywności	Działanie 1.1.2.	Transfer wiedzy do gospodarki
	Działanie 2.1.1	Atrakcyjna oferta uczelni
	Działanie 2.1.2.	Współpraca międzyuczelniana

PAKIET X: Pakiet naukowo-badawczych przedsięwzięć rozwojowych na uczelniach *Pomorski Trójkąt Wiedzy*

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Centrum Badawcze Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia (CCCOS),
2. Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich wraz z budową Centrum Eko-innowacji PG,
3. Narodowe Centrum Badań Bałtyckich (NCBB),
4. Laboratorium Ropy i Gazu (LabRiG).

Pomorski Trójkąt Wiedzy (P3W) jest przełożeniem realizacyjnym *Złotego Trójkąta Wiedzy* – współpracy nauki i biznesu ze wsparciem administracji publicznej. Współpraca posiada charakter zinstytucjonalizowany – w jej ramach powołana została celowa spółka InnoBaltica Sp. z o.o. z udziałem Samorządu Województwa Pomorskiego, Samorządu Miasta Gdańska, Samorządu Miasta Gdyni oraz uczelni: Uniwersytetu Gdańskiego, PG i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego. Wokół inicjatywy skupione zostały też dwa parki naukowo technologiczne: Gdański Park Naukowo-Technologiczny i Pomorski Park Naukowo-Technologiczny.

Celem *P3W* jest stworzenie modelowego rozwiązania w skali kraju w zakresie rozwoju gospodarki innowacyjnej. Projekty przewidziane do realizacji w ramach inicjatywy *P3W* charakteryzują się ponadregionalnym oddziaływaniem. Przygotowywane i koordynowane w ramach *P3W* przedsięwzięcia angażują w ramach konsorcjum przedsiębiorstwa lub ich grupy (np. Polpharma, Lotos, PGNiG, ENERGA czy Pomorski Klaster ICT) i dotyczą kluczowych wyzwań rozwojowych kraju, takich jak:

- a) starzenie społeczeństwa i choroby cywilizacyjne,
- b) polityka miejska i społeczeństwo informacyjne,
- c) badania nad Bałtykiem i jego wykorzystaniem wraz z polityką morską kraju,
- d) gaz łupkowy oraz bezpieczeństwo energetyczne¹.

¹ Dodatkowo przewiduje się realizację zagadnień związanych z energetyką jądrową w ramach Grupy projektów dotyczących wzmocnienia sektora akademickiego i badawczo-rozwojowego, która została przewidziana w pakiecie VIII.

Wszystkie cztery projekty przygotowane w ramach P3W są zgodne z celami polityki rozwoju nauki, wykazują silne powiązanie z realnymi potrzebami gospodarczymi i są ukierunkowane na kluczowe problemy i wyzwania rozwojowe kraju, a także na rozwijanie kompetencji zespołów badawczych. Ich realizacja będzie miała również bezpośrednie przełożenie na integrację międzyuczelnianą na polu wspólnego wykorzystywania infrastruktury i łączenia prac zespołów badawczych.

Poszczególne projekty bazują na infrastrukturze badawczej uczelni wybudowanej ze środków unijnych w okresie programowania 2007-2013. Włączenie tej infrastruktury do projektów realizowanych w ramach inicjatywy P3W zaowocuje silniejszym wykorzystaniem jej na potrzeby rozwoju gospodarczego i przełoży się na wygenerowanie istotniejszej wartości dodanej.

Dla powyższych projektów zostało przygotowane wysokiej klasy zaplecze wdrożeniowe, gwarantujące przeniesienie wyników badań do gospodarki. Zaplecze to stanowią nie tylko zaangażowane firmy, członkowie konsorcjów, ale także parki naukowo-technologiczne w Gdańsku i Gdyni.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: X.1. Centrum Badawcze Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia (CCCOS)

1. Uzasadnienie:

Podstawowym celem badawczym konsorcjum CCCOS jest opracowywanie nowatorskich technologii służących profilaktyce, leczeniu i opiece nad chorymi na choroby cywilizacyjne i okresu starzenia, w tym w szczególności na choroby układu sercowo-naczyniowego, nowotwory, cukrzycę i choroby neurodegeneracyjne. Centrum będzie koncentrowało i wspierało wysiłki innych krajowych znaczących ośrodków, co pozwoli na prowadzenie wielkoskalowych badań w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia, również we współpracy międzynarodowej. Centrum stanie się modelowym ośrodkiem profilaktyczno-leczniczym, aktywnie uczestniczącym w międzynarodowych inicjatywach badawczych i wdrażającym innowacyjne programy opieki nad osobami w wieku podeszłym. Będzie podejmowało współpracę z firmami przemysłu farmaceutycznego, diagnostyki medycznej, ale także w zakresie IT, nowych materiałów i urządzeń medycznych oraz opracowania nowych usług z zakresu *srebrnej gospodarki*.

Przedsięwzięcie składa się z dwóch powiązanych ze sobą modułów realizacyjnych.

Moduł 1: Infrastruktura o charakterze rozproszonym w kilku lokalizacjach Gdańska, opartej w części o istniejącą już bazę uczelni.

- a) FARMAMED (Gdański Uniwersytet Medyczny) – stanowiący nowe laboratoria badawcze,
- b) BIOTECHEM (Uniwersytet Gdański) – stanowiący kompleks nowo wyposażonych laboratoriów specjalistycznych (*core facilities*), w szczególności stanowiących Gdańskie/Polskie Wirtualne Centrum Zasobów
- c) TECHNOMED (PG) – stanowiący nowe laboratoria badawcze oraz inkubator przedsiębiorczości,
- d) MEDIC (Gdański Uniwersytet Medyczny) – zawierający nowe laboratoria badawcze, nowo wyposażone laboratoria specjalistyczne (*core facilities*) oraz nowy modelowy ośrodek profilaktyczno-leczniczy w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia.

Moduł 2: Centrum Badawczo-Wdrożeniowe Programów Zintegrowanej Opieki i Telemedycyny

Wydzielony zakres przedsięwzięcia przewiduje powstanie bazy dla ośrodka badawczo-rozwojowego pod roboczą nazwą Centrum Badawczo - Wdrożeniowe Programów Zintegrowanej Opieki i Telemedycyny, zaangażowanego w opracowywanie i wdrażanie programów zintegrowanej opieki. Funkcjonowanie ośrodka umożliwi wdrażanie programów zintegrowanej opieki w chorobach cywilizacyjnych (minimalnie czterech, w tym m. in. w chorobach sercowo-naczyniowych, neurologii i pneumonologii np. POCHP).

Centrum w uzgadnianej lokalizacji (proponowana rozbudowa i przebudowa budynku obecnego Szpitala Studenckiego) będzie jednostką badawczo-wdrożeniową, zaangażowaną w opracowywanie nowych wyrobów i usług służących chorym przewlekle, w tym także seniorom. Istotne znaczenie będzie posiadała współpraca środowiska informatycznego Politechniki Gdańskiej i przedsiębiorców z personelem Centrum w zakresie wsparcia teleinformatycznego nowych programów zintegrowanej opieki długoterminowej.

Program badawczy CCCOS ustalony przez Konsorcjum będzie realizowany przez zespoły badawcze uczelni-członków konsorcjum oraz innych jednostek badawczych i przedsiębiorstw, pochodzących zarówno z kraju, jak i zagranicy. Wsparcie dla proponowanej infrastruktury Centrum zapewni rozwój unikatowego, wyspecjalizowanego krajowego ośrodka badawczego, prowadzącego interdyscyplinarne badania nad nowymi technologiami służącymi profilaktyce i leczeniu chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia. Centrum stworzy warunki dla współpracy środowisk lekarzy, farmaceutów, biotechnologów, biologów molekularnych, chemików oraz inżynierów zogniskowanych wokół identyfikacji najistotniejszych czynników, które wpływają na rozprzestrzenianie się chorób cywilizacyjnych oraz zmian demograficznych.

2. Metryczka:

Moduł 1	Laboratoria badawcze
Przewidywany okres realizacji	2014 - 2018
Stan zaawansowania	– zdefiniowany zakres projektu, w tym programu badań, – powstaje dokumentacja ze środków RPO WP 2007-2013.
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
Instytucja odpowiedzialna	Konsorcjum: CCCOS Koordynator: Gdański Uniwersytet Medyczny.
Orientacyjny koszt	390 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IR, – środki budżetu państwa.
Moduł 2	Centrum Badawczo-Wdrożeniowe Programów Zintegrowanej Opieki i Telemedycyny
Przewidywany okres realizacji	2015 – 2020
Stan zaawansowania	Studium Wykonalności w trakcie przygotowywania
Miejsce realizacji	Gdańsk
Instytucja odpowiedzialna	– GUMed (partner wiodący), – Politechnika Gdańska.
Orientacyjny koszt	19 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IR, – budżet GUMed, – finansowanie prywatne.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Budowa budynku Międzyuczelnianego Wydziału Biotechnologii Uniwersytetu Gdańskiego i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Baltycki Węzeł Wiedzy i Przedsiębiorczości – przedsięwzięciem wynikające z RPS w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: X.2. Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich wraz z budową Centrum Eko-innowacji PG

1. Uzasadnienie:

Przedsięwzięcie składa się z dwóch integralnie ze sobą powiązanych modułów realizacyjnych, odnoszących się do tego samego obszaru badań:

- a) Moduł 1: Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich,
- b) Moduł 2: Centrum Eko-innowacji PG.

Koncepcja modułu A opiera się na założeniu, że transformacja przestrzeni miejskiej w żywe laboratorium badawczo-wdrożeniowe technologii inteligentnego zarządzania wymaga wzmocnienia zgromadzonego dotychczas w regionie potencjału i utworzenie 4 następujących, zintegrowanych centrów:

- a) *Konwergentna przestrzeń komunikacyjna dla wspomaganie realizacji mobilnych usług informatycznych* – realizowane badania obejmą spektrum mechanizmów poczynając od zapewnienia „wszechobecności” dostępu użytkowników mobilnych do systemu informatycznego,
- b) *Różnój Przestrzeni Inteligentnych* – służących badaniom rozproszonych heterogenicznych systemów informatycznych i telekomunikacyjnych,
- c) *Zintegrowany system gospodarowania odpadami* – służące rozwinięciu i wdrażaniu efektywnych technologii środowiskowych, metod zarządzania procesami ochrony środowiska oraz zapobiegania, redukowania i recyklingu odpadów,
- d) *Badania nad efektywnością i magazynowaniem energii* – opracowane zostaną technologie umożliwiające zwiększenie efektywności energetyki rozproszonej opartej na m.in. odnawialnych źródłach energii.

Projekt Centrum zakłada powstanie struktury operacyjnej o charakterze rozproszonym w kilku lokalizacjach Gdańska, opartej w części o już istniejącą infrastrukturę. Zarządzanie programem badawczym Centrum będzie się odbywało na poziomie wspólnego zarządu konsorcjum (*SmartLab*), z istotną rolą spółki InnoBaltica powołanej przez Samorząd Województwa Pomorskiego, Miasto Gdańsk oraz uczelni wnioskodawców w celu zarządzania regionalnymi i międzyuczelnianymi programami badań i transferu technologii.

W ramach modułu B, polegającego na budowie Centrum Eko-innowacji PG, powstanie zaplecze do badań nad kwestiami będącymi nierozzerwalnie częścią problematyki Inteligentnych Aglomeracji Miejskich, tj.:

- a) ekologicznej gospodarki wodno-ściekowej,
- b) energooszczędnego i niskoemisyjnego budownictwa kubaturowego i transportowego,
- c) konstrukcyjnych podstaw elektrowni wodnych i wiatrowych,
- d) rozwoju ekologicznych form transportu (wodnego i szynowego),
- e) ochrony przeciwpowodziowej oraz systemów informacji przestrzennej GIS.

Projekt Centrum Eko-innowacji w założeniach ma stanowić przestrzeń wdrażania ekologicznych rozwiązań innowacyjnych w obszarach kluczowych dla rozwoju obszaru metropolitalnego Trójmiasta, ale także innych obszarów. Rozwiązania przygotowywane w Centrum staną się przedmiotem weryfikacji i dalszych modyfikacji przez interdyscyplinarne zespoły badawcze i centra naukowo-przemysłowe. W tym

celu przewiduje się modernizację istniejących obiektów i budowę nowych laboratoriów Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska.

Poprzez realizację kształcenia w zakresie ekologicznej inżynierii miejskiej Centrum Eko-innowacji stanie się integralną częścią realizowanego w PG projektu *Inżynier przyszłości*, którego celem jest wdrożenie nowego modelu kształcenia inżynierów w oparciu o międzynarodowy system CDIO (*Conceive-Design-Implement-Operate*). Przewidywana jest także ścisła współpraca z nowym Laboratorium Innowacyjnych Technologii Elektroenergetycznych i Integracji Odnawialnych Źródeł Energii – LINTE² w celu zaspokajanie zapotrzebowania przedsiębiorców na innowacje technologiczne w zakresie energetyki odnawialnej.

2. Metryczka:

Moduł A	Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich
Przewidywany okres realizacji	2016 - 2018
Stan zaawansowania	Koncepcja urbanistyczna – listopad 2013
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta
Instytucja odpowiedzialna	Konsorcjum: SmartLab Koordynator: PG
Orientacyjny koszt	208 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IR – środki budżetu państwa
Moduł B	Centrum Eko-innowacji PG
Przewidywany okres realizacji	2014 - 2018
Stan zaawansowania	– decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia (16 lutego 2012 r.) – decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (20 marca 2012 r.) – rozstrzygnięty konkurs na wykonanie dokumentacji budowlanej
Miejsce realizacji	Gdańsk
Instytucja odpowiedzialna	Politechnika Gdańska
Orientacyjny koszt	60 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IR – środki budżetu państwa

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Bałtycki Węzeł Wiedzy i Przedsiębiorczości – przedsięwzięciem wynikające z RPS w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.

1. Uzasadnienie:

Celem powołania NCBB jest integracja polskich instytucji naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych. Ma to na celu skoordynowanie prowadzenia na najwyższym poziomie interdyscyplinarnych badań naukowych na rzecz racjonalnego zarządzania i zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego. Przedsięwzięcie zostało uwzględnione na Polskiej Mapie Drogowej Infrastruktury Badawczej.

Centrum będzie posiadało siedzibę w Gdyni, wyposażoną w laboratoria badawcze otwarte dla całego środowiska naukowego. NCBB w nowoczesny sposób połączy działania różnych instytucji badawczych w Polsce, pełniąc integrującą funkcję centrum narodowego.

Przez integrację ważnych polskich instytucji naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych, NCBB przyczyni się do:

- a) wzrostu ich naukowego potencjału przez uwspólnienie wysiłków badawczych i infrastruktury oraz przez koordynowanie działań w zakresie realizacji wspólnej strategii badań Morza Bałtyckiego,
- b) tworzenia silnych paneli badawczych, które w oparciu o Centrum będą ubiegać się o fundusze na projekty badawcze, badawczo-rozwojowe oraz infrastrukturalne,
- c) efektywniejszej współpracy z przemysłami morskimi w celu zwiększenia ich innowacyjności oraz zrównoważonego rozwoju przez uwzględnienie podejścia ekosystemowego,
- d) wzmocnienia współpracy z administracją różnego szczebla działającą na rzecz zagadnień morskich;
- e) lepszej integracji polskiej nauki z Europejskim Obszarem Badawczym,
- f) poszerzania wiedzy o środowisku morskim oraz wzrostu poczucia odpowiedzialności społeczeństwa polskiego za wspólne dobro, jakim jest Morze Bałtyckie.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 – 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – 5 lipca 2011 r. główni partnerzy podpisali porozumienie w sprawie powołania Narodowego Centrum Badań Bałtyckich. – Umowa współpracy w ramach NCBB została opracowana i podpisana przez przyszłych partnerów. Umowa została zaakceptowana przez Senaty Uniwersytetów Gdańskiego i Szczecińskiego oraz Akademii Marynarki Wojennej im Bohaterów Westerplatte w Gdyni, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (pozwolenie tego Ministerstwa jest niezbędne do wstąpienia do spółki Instytutu Morskiego w Gdańsku) oraz Radę Miasta Gdynia. – Został opracowany Biznes Plan NCBB.
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta.
Instytucja odpowiedzialna	Konsorcjum: Narodowe Centrum Badań Bałtyckich (NCBB) Koordynator: Uniwersytet Gdański
Orientacyjny koszt	162 mln PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IR (projekt ujęty na <i>Polskiej Mapie Drogowej Infrastruktury Badawczej</i>), – środki budżetu państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Centrum Satelitarnej Kontroli Środowiska Morza Bałtyckiego i Innych Akwenów Sat Bałtyk (Instytut Oceanologii PAN w Sopocie),
- b) EURO-ARGO Globalny System Obserwacji Oceanów (Instytut Oceanologii PAN w Sopocie),
- c) Narodowe Centrum Danych Oceanograficznych (Instytut Oceanologii PAN w Sopocie).

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Bałtycki Węzeł Wiedzy i Przedsiębiorczości – przedsięwzięciem wynikające z RPS w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: X.4. Laboratorium Ropy i Gazu - LabRiG

1. Uzasadnienie:

Laboratorium Ropy i Gazu (LabRiG) stanowi modułowy i komplementarny względem siebie układ specjalistycznych jednostek badawczych, kluczowy dla rozwoju polskich technologii wydobywania węglowodorów ze złóż niekonwencjonalnych, mając na uwadze technologie ekologiczne i energooszczędne. Projekt uczestniczy w drugim etapie aktualizacji Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej.

Naukowo-technologiczne wsparcie i sukces gazu i ropy z łupków w UE możliwy jest przy współpracy i myśli technicznej wielu ośrodków naukowo-badawczych w Polsce, UE i na świecie. Członkowie konsorcjum (m.in. PGNiG S.A., KGHM Polska Miedź S.A., Instytut Nafty i Gazu, Grupa LOTOS S.A., Politechnika Warszawska, Politechnika Wroclawska, Akademia Górniczo-Hutnicza Krakowie, Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o.) będą mieli wzajemnie uprzywilejowany dostęp do aparatury i uzyskanych wyników.

Struktura organizacyjna będzie miała charakter rozproszony. Laboratorium pomorskie (z bezpośrednim dostępem do dróg wodnych) będzie wyposażone w odwiert badawczy z wieżą wiertniczą i z pełną możliwością analizy produkcyjnej ropy i gazu. Dotychczas na terenie Polski północnej brak było silnego ośrodka badawczego o kompetencjach związanych z obszarem wierceń i wydobywaniem węglowodorów/kopalin.

Współpraca laboratoriów oparta będzie na najbardziej merytorycznie i technologicznie zaawansowanych systemach informatycznych oraz wspomagających zarządzanie. Będzie oferowała gotowe narzędzia do automatyzacji wymiany danych pomiędzy konsorcjantami, laboratoriami oraz współpracującymi instytucjami na poziomie europejskim. Cechy wyróżniające takie systemy to m.in.: kompleksowość funkcjonalna, integracja danych i procedur, elastyczność funkcjonalna i strukturalna, zaawansowanie merytoryczne i technologiczne oraz otwartość.

Głównym celem projektu jest dostosowanie obecnych technologii i rozwiązań innowacyjnych do specyfiki chemicznej i geofizycznej polskiego gazu i ropy z łupków.

W projekcie zakłada się współpracę z zespołami krajowymi i zagranicznymi, w skład których wejdą uznani eksperci, świadczący usługi w zakresie rozpoznania złóż gazu ziemnego i ropy, badania prób, nadzoru nad wierceniami na terenie Polski, UE i poza Europą.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Zdefiniowany zakres projektu, w tym programu badań.
Miejsce realizacji	Tereny konsorcjantów oraz wybrana lokalizacja na terenie województwa pomorskiego (kampus PG lub teren w pobliżu portu)

	gdańskiego bądź Martwej Wisły, który umożliwi bezpośredni dostęp do dróg wodnych).
Instytucja odpowiedzialna	Konsorcjum: Pomorska Ropa i Gaz (PomRiG) Koordynator: PG
Orientacyjny koszt	500 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IR (projekt zgłoszony jako propozycja na <i>Polską Mapę Drogową Infrastruktury Badawczej</i>), – środki budżetu państwa

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Centrum Energetyki Jądrowej i Odnawialnej.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Bałtycki Węzeł Wiedzy i Przedsiębiorczości – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.

PAKIET XI: Pakiet przedsięwzięć dotyczących wzmocnienia międzynarodowej konkurencyjności pomorskich ośrodków naukowo-dydaktycznych.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE:

1. Utworzenie naukowo-dydaktycznego Narodowego Centrum Radioastronomii i Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej z Radioteleskopem RT90+ przy PG,
2. Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego,
3. Program oczyszczania i zagospodarowania Zalewu Wiślanego,
4. Poprawa jakości i rozpoznawalności pomorskiej oferty naukowo-dydaktycznej w wymiarze międzynarodowym: *Study in Pomorskie.eu*.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XI.1. Utworzenie naukowo-dydaktycznego Narodowego Centrum Radioastronomii i Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej z Radioteleskopem RT90+ przy PG

1. Uzasadnienie:

Polska nie posiada obecnie wystarczającego zaplecza naukowo-technicznego i technologicznego, aby móc aktywnie uczestniczyć w światowych projektach badań kosmicznych.

Całość przedsięwzięcia polega na zaprojektowaniu i budowie radioteleskopu o średnicy 90+m oraz utworzeniu głównych baz laboratoryjnych przy Uniwersytecie Mikołaja Kopernika (Narodowe Centrum Radioastronomii – NCR) i Politechnice Gdańskiej (Krajowe Centrum Inżynierii Kosmicznej – KCIK). Będzie to możliwe przez połączenie potencjału naukowego i technicznego uczestników Konsorcjum dla realizacji zadań badawczych, rozwojowych i technologicznych w dziedzinach nauk technicznych, eksploracji kosmosu, transferu i przetwarzania danych oraz radioastronomii. Przedsięwzięcie zostało ujęte w ramach Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej.

W zakresie komponentu związanego bezpośrednio z Politechniką Gdańską planuje się stworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej z infrastrukturą laboratoryjną. Będzie ona usytuowana na

terenie kampusu PG oraz będzie zawierać następujące strefy funkcjonalne: strefa dydaktyczna, centrum dowodzenia nad RT90+ i strefa popularyzacji nauki i jej zastosowań. W poszczególnych strefach zlokalizowane będą sale seminaryjne, biblioteka z czytelnią oraz specjalistyczne laboratoria z zakresu radioastronomii, mechaniki i budownictwa wyposażone w nowoczesną aparaturę badawczą

Informacje zebrane przez radioteleskop, a następnie przetworzone przez nowoczesny komputer GALERA utworzą bazy danych na których prowadzone będą badania i eksperymenty w laboratoriach pomiarów radioastronomicznych i eksploracji kosmosu (pulsary, fizyka materii, kwantowy model wszechświata) oraz laboratoriach obróbki, przetwarzania i interpretacji sygnałów.

Budynek KCIK będzie połączony siecią światłowodową z radioteleskopem RT90+ oraz z NCR.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2017
Stan zaawansowania	Prace przygotowawcze oraz wstępna dokumentacja, wnioski o finansowanie, wybór lokalizacji.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: powiat miasto Gdańsk.
Instytucja odpowiedzialna	We wrześniu 2012 powstało Konsorcjum 9 jednostek naukowo-badawczych pn. <i>Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej</i> , w skład którego weszły: UMK (koordynator), PG (współkoordynator), Wojskowa Akademia Techniczna, Centrum Badań Kosmicznych PAN, Uniwersytet Jagielloński, Uniwersytet Zielonogórski, Centrum Astronomiczne PAN, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy oraz Instytut Chemii Bioorganicznej PAN z Poznania.
Orientacyjny koszt	340 mln PLN, w tym 60 PLN zł stanowi wartość inwestycji przy PG (natomiast 100 mln PLN to połowa wartości radioteleskopu w którym będzie partycypowała PG).
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IR (projekt ujęty na <i>Polskiej Mapie Drogowej Infrastruktury Badawczej</i>), – środki budżetu państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XI.2. Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego

1. Uzasadnienie:

Budynek będzie elementem realizowanej idei stworzenia kompleksu szpitalnego zintegrowanego z istniejącą, i powstającą właśnie strukturą, która w przyszłości będzie tworzyć zwarty ośrodek medyczny niezbędny dla funkcjonowania obszaru metropolitalnego, jak i w szerszym kontekście, funkcjonowania całego regionu.

Projekt ma na celu stworzenie nowoczesnego i przyjaznego szpitala, który pozwoli także na efektywną realizację zadań dydaktyczno-naukowych Uniwersytetu Medycznego. Realizacja projektu umożliwi powstanie nowoczesnej bazy zapewniającej wysokospecjalistyczne usługi zdrowotne, w tym w obszarze chorób cywilizacyjnych – nowotworów i schorzeń układu sercowo-naczyniowego. Poprawi również warunki do prowadzenia prac innowacyjnych, we współpracy z przedsiębiorstwami. Przedsięwzięcie jest elementem aktualnie realizowanego wieloletniego planu pn. *Akademickie Centrum Kliniczno-Innowacyjno-Dydaktyczne w Gdańsku*.

Istnieje możliwość etapowania inwestycji.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Ogłoszony przetarg na wykonawcę projektu inwestycji
Miejsce realizacji	Gdańsk
Instytucja odpowiedzialna	Gdański Uniwersytet Medyczny
Orientacyjny koszt	594 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – środki budżet państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Centrum Badawcze Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia (CCCOS).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Przedsięwzięcie wynikające ze zobowiązań SWP w SRWP 2020:

- a) Stworzenie efektywnej regionalnej sieci szpitali świadczących specjalistyczne usługi zdrowotne o wysokiej jakości rzeczywistej, przede wszystkim w zakresie chorób cywilizacyjnych,
- a) Wdrożenie regionalnego systemu monitorowania i ewaluacji programów zdrowotnych,
- b) Wdrożenie w szpitalach wieloletniego planu działań w zakresie doskonalenia jakości rzeczywistej usług zdrowotnych.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XI.3. Program oczyszczania i zagospodarowania Zalewu Wiślanego

1. Uzasadnienie:

Istnieje pilna społeczno-ekonomiczna potrzeba przywrócenia walorów przyrodniczych i użytkowych Zalewu Wiślanego. Jednocześnie konieczne jest wypełnienie zobowiązań dotyczących poprawy jakości wód wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej UE. Obecny stan wód Zalewu określany jest jako stan wysokiej eutrofii i hipertrofii oraz klasyfikowany w piątej klasie czystości wód. Ten stan hamuje rozwój gospodarczy obszaru nadzalewowego położonego na styku województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Jednym z kluczy do zagospodarowania i efektywnego wykorzystania potencjału Zalewu Wiślanego jest zapewnienie odpowiedniej jakości jego wód.

W Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Elblągu (PWSZ) opracowano *Program poprawy jakości wód Zalewu Wiślanego w powiązaniu z wykorzystaniem źródeł energii odnawialnej*, który jest propozycją innowacyjnego i zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju rozwiązania problemu nadmiernej eutrofizacji wód Zalewu. Przedsięwzięcie ma charakter kompleksowy obejmujący szeroki zakres działań badawczych,

wdrożeniowych, komercyjnych i formalno-prawnych, a jego rezultaty będą mogły być wykorzystane gospodarczo (m.in. z zakresie turystyk i produkcji energii ze źródeł odnawialnych).

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do wdrożenia modeli i metod ograniczania zanieczyszczeń obszarowych oraz poprawy relacji środowiskowych, gospodarczych i społecznych. Skutkować to będzie m.in. korzyściami ekonomicznymi wynikającymi z poprawy jakości wód Zalewu, a także z możliwości energetycznego wykorzystania biomasy. Otworzą się tym samym perspektywy wzrostu aktywności przedsiębiorstw oraz wzmocnienia ich współpracy z sektorem B+R.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – umowa o współpracy naukowej i dydaktycznej PG i PWSZ w Elblągu. – umowa o poszerzonej i ścisłej współpracy naukowej i dydaktycznej Uniwersytetu Warmińsko Mazurskiego i PWSZ w Elblągu. – umowa o współpracy naukowej i dydaktycznej Kaliningradzkiego Uniwersytetu Technicznego i PWSZ w Elblągu. – umowa o przystąpieniu PWSZ w Elblągu do Elbląskiego Klastra Ekoenergetycznego.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie i warmińsko-mazurskie: Zalew Wiślany.
Instytucja odpowiedzialna	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Elblągu.
Orientacyjny koszt	50 mln PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – PO IR, – NFOŚiGW.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- a) Realizacja II etapu Programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*,
- b) Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej.

4. Inne oczekiwane krajowe komplementarne przedsięwzięcia inwestycyjne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-9 i R-10) – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- b) Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XI.4. Poprawa jakości i rozpoznawalności pomorskiej oferty dydaktycznej w wymiarze międzynarodowym: *Study in Pomorskie.eu*

1. Uzasadnienie:

Przedsięwzięcie jest odpowiedzią na zdiagnozowane bariery pomorskiego szkolnictwa wyższego takie jak: niski stopień umiędzynarodowienia pomorskich uczelni, rozproszenie działań promocyjnych oferty dydaktycznej pomorskiego szkolnictwa wyższego, brak spójnego koncepcyjnie i wizerunkowo planu

promocji i wspólnej platformy promocyjnej, brak rozpoznawalności województwa jako miejsca gdzie warto studiować oraz przyjaznego studentom.

Oczekiwanym efektem opartego na międzyuczelnianej współpracy przedsięwzięcia jest wykreowanie skonsolidowanej oferty edukacyjnej i pozaedukacyjnej kluczowych pomorskich ośrodków akademickich (Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Sopot) oraz wypracowanie mechanizmu jej wspólnego promowania w skali międzynarodowej. Oczekuje się, że w wyniku prowadzonych działań, studenci (w tym doktoranci) spoza regionu pokonają barierę związaną z pozyskaniem kompletnej i wiarygodnej informacji o atrakcyjnej, dostosowanej ofercie edukacyjnej i pobytowej oraz o powstałych w wyniku przedsięwzięcia narzędziach wsparcia.

Na zakres przedmiotowy składa się 6 modułów uzgodnionych w gronie przedstawicieli uczelni:

MODUŁ I System obsługi kandydata i studenta: Celem modułu jest zachęcenie studentów spoza regionu: do wyboru woj. pomorskiego jako miejsca odbywania studiów poprzez stworzenie przyjaznych warunków studiowania oraz zapewnienie szeroko rozumianej opieki, z pomocą m.in. następujących działań:

- a) stworzenie regionalnej platformy informacyjnej zapewniającej kandydatom i studentom zagranicznym dostęp do kompleksowej informacji *on-line*, dotyczącej akademickiej oferty edukacyjnej (w tym oferty stypendialnej) oraz warunków bytowych (m.in. zakwaterowania, legalizacji pobytu) wraz z bieżącą teleinformatyczną obsługą zapytań;
- b) stworzenie całodobowego *helpdesku*, pełniącego rolę centrum informacyjno-kryzysowego;
- c) stworzenie sieci studentów-wolontariuszy wspierających studentów zagranicznych oraz animujących działania kulturalne i informacyjne;
- d) koordynacja oferty kulturalnej, sportowo-rekreacyjnej, w tym system kart rabatowych i aplikacja na urządzenia mobilne.

MODUŁ II Szkoła Języka Polskiego i Kultury Polskiej to wspólne dla pomorskich uczelni działania związane z nauczaniem języka polskiego i promocją wartości kultury polskiej, polegające na przygotowaniu pakietu kursów języka polskiego i kultury polskiej dla obcokrajowców. Oferowane kursy będą obejmowały zarówno podstawowe zagadnienia językowe, język techniczny oraz zajęcia o charakterze kulturalno-edukacyjnym. Oferta będzie wsparciem dla osób już studiujących, a także zachętą dla przyszłych studentów – cudzoziemców. Efektem będzie zmniejszenie bariery językowej i ułatwienie funkcjonowania w nowym, często obcym kulturowo, środowisku.

MODUŁ III Jakość kadr uczelni umiędzynarodowionej

Silą determinującą pozycję międzynarodową każdej uczelni jest odpowiednio dobrany zespół, stworzony z kadry dydaktycznej i administracji, posiadającej odpowiednią wiedzę, kompetencje i umiejętności odnoszące się do globalnego rynku edukacyjnego.

Celem modułu jest wypracowanie trwałego i wspólnego dla wszystkich uczelni systemu szkoleniowego dla pracowników administracyjnych oraz naukowo-dydaktycznych kierunków podlegających umiędzynarodowieniu, odnoszącego się do specyfiki pracy ze studentem zagranicznym oraz współpracy w ramach sieci międzynarodowej.

W ramach modułu wypracowane zostaną standardy i procedury szkolenia kadry oraz opracowany zostanie model szkoleń dedykowanych, adresowanych m.in. do pracowników doktorantów, pracowników naukowych i naukowo-dydaktycznych, pracowników bibliotecznych, administracyjnych i pracowników obsługi oraz innych pracowników uczelni, zapewniających wsparcie dla obcojęzycznych studentów, wraz z pilotażowym pakietem takich szkoleń. Planowane jest także wzmocnienie sieci współpracy międzynarodowej poprzez warsztaty, konferencje, wizyty przygotowawcze związane z modernizacją kierunków kształcenia, wymianą dobrych praktyk.

MODUŁ IV Skonsolidowana promocja oferty dydaktycznej

Działania promocyjne będą prowadzone w oparciu o współpracę międzyuczelnianą i regionalną (promocja jednej, wspólnej marki) i wykorzystanie nowoczesnych narzędzi marketingowych (promocja internetowa: strona internetowa, inne portale, social media, opracowanie systemu identyfikacji wizualnej, opracowanie i dystrybucja materiałów promocyjnych, udział w targach i misjach edukacyjnych).

Uruchomione zostaną również działania mające na celu badanie i monitorowanie rynków szkolnictwa wyższego na świecie (benchmarking). Badania te pozwolą na poprawę konkurencyjności oferty dydaktycznej poprzez lepsze rozeznanie popytu na produkty, reagowanie na zmiany, dostosowywanie się do potrzeb i realiów rynkowych, dywersyfikację rynków, z których uczelnie mogą pozyskiwać kandydatów na studia i inne formy kształcenia. Ponadto planowane jest opracowanie w tym zakresie standardów i dobrych praktyk oraz ich wdrożenie.

MODUŁ V Uatrakcyjnienie oferty dydaktycznej polegający na: 1/ wspieraniu procesu modernizacji „flagowych” kierunków kształcenia (wybranych na podstawie kryteriów uzgodnionych pomiędzy Samorządem Województwa Pomorskiego a reprezentacją środowiska akademickiego m. in. w oparciu o preferencje dla inicjatyw międzyuczelnianych), unikatowych w skali kraju, o znaczącym potencjale eksportowym, wpisujących się w inteligentne specjalizacje regionalne; 2/ uruchomieniu programu interdyscyplinarnych wykładów profesorów wizytujących w szczególności dla kierunków flagowych; 3/ organizacji i delegowaniu na profilowane szkolenia kadry zarządzającej przygotowaniem modernizacji kierunków „flagowych” oraz kadry dydaktycznej; 4/ wykorzystanie szkół letnich jako elementu promocji oferty międzynarodowej pomorskiego szkolnictwa wyższego.

MODUŁ VI Koordynacja i zarządzanie projektem obejmować będzie działania związane z opracowaniem standardów zarządzania projektem, koordynacji działań i wypracowanie systemu podejmowania decyzji. Zakres działań dotyczyć będzie także systematycznego przeglądu i weryfikacji kierunków „flagowych”.

Długofalowym efektem podejmowanych działań będą:

- a) wzrost zainteresowania studentów i doktorantów spoza regionu, w tym zagranicznych, możliwościami studiowania lub prowadzenia badań naukowych w pomorskich uczelniach,
- b) dobry wizerunek województwa jako miejsca przyjaznego obcokrajowcom, umożliwiającego studia na wysokim poziomie,
- c) wzrost powiązań sieciowych uczelni na poziomie województwa i poza nim,
- d) poprawa jakości obsługi studentów i pracowników spoza regionu i kraju.

W obszarze budowy i promocji oferty dydaktycznej i pozaedukacyjnej nastąpi także odejście od obecnego modelu konkurencji między uczelniami w regionie na rzecz konsolidacji i współpracy.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2020
Stan zaawansowania	Wstępnie zdefiniowany zakres projektu.
Miejsce realizacji	Obszar Metropolitalny Trójmiasta, powiat miasto Słupsk.
Institucja odpowiedzialna	Konsorcjum uczelni publicznych i niepublicznych (którego skład nie jest ostateczny), obejmujące m.in.: <ul style="list-style-type: none">– Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni– Akademia Morska w Gdyni– Akademia Muzyczna w Gdańsku– Akademia Pomorska w Słupsku– Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku

	<ul style="list-style-type: none"> - Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku - Ateneum – Szkoła Wyższa w Gdańsku - Gdański Uniwersytet Medyczny - Politechnika Gdańska - Polsko-Japońska Wyższa Szkoła Technik Komputerowych - Sopotcka Szkoła Wyższa - Uniwersytet Gdański - Wyższa Szkoła Bankowa - Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa w Gdańsku <p>Każdy z pakietów działań będzie zarządzany przez jednego z partnerów wiodących. Koordynator: Samorząd Województwa Pomorskiego.</p>
Orientacyjny koszt	15 mln PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> - PO WER, - środki budżetu państwa w gestii ministra właściwego ds. nauki i szkolnictwa wyższego.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I NATURALNEGO

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym		
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 1.3.	Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna
		Rozwój regionalnych sieciowych produktów turystycznych, obejmujących m.in. małe porty morskie, mariny, szlaki rowerowe, szlaki kajakowe, śródlądowe drogi wodne, unikatowe dziedzictwo regionalne i ofertę kulturalną
RPS Pomorska Podróż	Działanie 1.1.1.	Poprawa stanu obiektów i obszarów zabytkowych
	Działanie 1.2.1.	Turystyczne udostępnienie obszarów cennych krajobrazowo i przyrodniczo

PAKIET XII: Dziedzictwo UNESCO i pomniki historii

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Stworzenie sieciowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej w oparciu o Zamek w Malborku i Letnią Rezydencję Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie,
2. Chociński Młyn – Centrum Edukacji Przyrodniczej,
3. Dziedzictwo kulturowe Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XII.1. Stworzenie sieciowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej w oparciu o Zamek w Malborku i Letnią Rezydencję Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie

1. Uzasadnienie:

Celem przedsięwzięcia jest stworzenie sieciowej, całorocznej oferty turystycznej i kulturalnej na Międzynarodowym Szlaku Zamków Gotyckich poprzez: nadanie nowych funkcji Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie (stworzenie innowacyjnego centrum historii i kultury), rewitalizację otoczenia zamku w Malborku i Szkoły Łacińskiej w Malborku.

W ramach projektu zrealizowane będą następujące zadania:

- a) zagospodarowanie i modernizacja otoczenia Szkoły Łacińskiej w Malborku wzdłuż bulwarów miejskich, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- b) modernizacja otoczenia malborskiego zamku w celu przygotowania estetycznych przestrzeni publicznych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- c) aktywizacja turystyczna północnych i północno-zachodnich terenów Zespołu Zamkowego w Malborku poprzez zagospodarowanie terenu, prace konserwatorskie, nadanie funkcji edukacyjnych i przystosowanie na potrzeby osób niepełnosprawnych,
- d) nadanie nowych funkcji turystycznych, edukacyjnych i społecznych Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie, poprzez utworzenie Pomorskiego Parku Historii i Kultury,
- e) stworzenie wspólnej oferty turystycznej na bazie Muzeum Zamkowego w Malborku, Szkoły Łacińskiej w Malborku oraz Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie, jako spójnej oferty spędzenia czasu wolnego, opartej na tradycji tożsamości regionu z uwzględnieniem procesu partycypacji społecznej.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2018
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none">– Wytyczne konserwatora.– Studium urbanistyczno-historyczne (2007).– Koncepcja zagospodarowania bulwarów nad Nogatem (2013).– Umowa z wykonawcą na projekt techniczny zagospodarowania bulwarów nad Nogatem w Malborku.
Miejsce realizacji	gmina miasta Malbork, gmina miejsko-wiejska Sztum.
Instytucja odpowiedzialna	Miasto Malbork (lider), Muzeum Zamkowe w Malborku, Miasto i Gmina Sztum.
Orientacyjny koszt	71 mln PLN
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none">– PO IŚ,– środki budżet państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

- d) Realizacja II etapu Programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*,
- e) Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) na odcinku węzeł Koszwały – Elbląg (węzeł Kazimierzowo) wraz z Obwodnicą Metropolitalną,
- f) Modernizacja linii kolejowej nr 131 (Tczew – Chorzów Batory),
- g) Budowa obwodnicy Malborka w ciągu DK nr 22,
- h) Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice - Kostrzyn).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

- a) Program zachowania dziedzictwa kulturowego Żuław,
- b) Program aktywizacji gospodarczej i społecznej ponadregionalnego obszaru funkcjonalnego Żuław i Zalewu Wiślanego.

Problemy rozwojowe i zabezpieczenie przeciwpowodziowe stanowią jedną z kluczowych grup działań, które powinny zostać zrealizowane na obszarze funkcjonalnym Żuław, aby uruchomić mechanizmy aktywizacji społecznej i gospodarczej. W tym kontekście istotne jest przygotowanie i wdrożenie kompleksowego *Programu działań w sferze społecznej i gospodarczej*, który wymaga współpracy międzyregionalnej oraz współdziałania ze stroną rządową. Program taki mógłby być finansowany ze środków budżetu państwa, PO WER. i Funduszu Pracy.

5. Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-9 i R-10) – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- b) *Kajakiem przez Pomorze* – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”,
- c) Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”.

1. Uzasadnienie:

Unikatowość walorów Parku Narodowego „Bory Tucholskie” została w 2010 roku potwierdzona przez nadanie mu oraz sąsiadującym obszarom cennym przyrodniczo statusu Światowego Rezerwatu Biosfery. Jest to obecnie jedyny obszar w Polsce posiadający taki status i nieposiadający odpowiedniego zaplecza by zapewnić ofertę edukacyjną we właściwy sposób eksponującą jego walory.

Miejscowość Chociński Młyn znajduje się w otulinie Parku Narodowego „Bory Tucholskie”, a jednocześnie w obszarze Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie. Dzięki zachowanej dawnej zabudowie wiejskiej, w tym dawnej karczynie, pozostałości po młynie, malowniczymu położeniu nad rzeką Chociną, a także dogodnej lokalizacji (bliskość drogi wojewódzkiej nr 212, skrzyżowanie tras rowerowych Kaszubskiej Marszruty), miejscowość posiada dogodne warunki do lokalizacji funkcji centrum edukacji ekologicznej.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie Centrum Edukacji Przyrodniczej enklawie Parku w Chocińskim Młynie, co umożliwi mieszkańcom oraz turystom odwiedzającym region poznanie jego walorów przyrodniczych i kulturowych. Jedną z ważniejszych funkcji będzie rola centrum informacji na temat Parku Narodowego „Bory Tucholskie”, Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie oraz sieci Natura 2000. Niewątpliwą zaletą lokalizacji przedsięwzięcia jest możliwość wykorzystania bogatych walorów przyrodniczych oraz kulturowych. Oprócz działalności informacyjnej, centrum pełnić będzie rolę dydaktyczno-naukową. Istotnym elementem utworzenia centrum jest budowa budynku dydaktycznego (etap I przedsięwzięcia - w trakcie realizacji). Kolejne działania, planowane w etapie II to rekonstrukcja XIX wiecznego dworu oraz remont i modernizacja budynku inwentarskiego. Na bazie przygotowanych ekspozycji i pawilonów wystawienniczych Park prowadzić będzie zajęcia edukacyjne dla dzieci i młodzieży a także dla dorosłych. Oferta dydaktyczna zostanie tak przygotowana, żeby mogły z niej korzystać dzieci przedszkolne, ze szkół podstawowych, gimnazjów, młodzież ze szkół ponadgimnazjalnych a także dorośli. Z oferty dydaktycznej obecnie korzystają głównie szkoły z powiatu chojnickiego i człuchowskiego. Otwarcie centrum z możliwością noclegową stworzy warunki na poszerzenie oferty na cały kraj. Bogato wyposażona pracownia naukowa oraz baza noclegowa umożliwi odbywanie zajęć terenowych również dla grup studentów. Już dziś Park oferuje taki rodzaj zajęć, natomiast stworzenie kompleksu znacznie rozszerzy ofertę edukacyjną i pozwoli na większe zróżnicowanie pod kątem grup wiekowych i tematów zajęć. Ważnym elementem przedsięwzięcia jest również budowa fragmentu ścieżki rowerowej oraz kładki nad rzeką Chociną w celu skomunikowania ruchu rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa grup edukacyjnych.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 – 2020
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Ekspertyza konstrukcyjna i architektoniczno-funkcjonalna dworu i budynku inwentarskiego w osadzie służbowej Chociński Młyn. – Koncepcja utworzenia Centrum Przyrodniczego w Chocińskim Młynie w którym umiejscowione będą produkty lokalne. – Centrum Edukacji Przyrodniczej w Chocińskim Młynie. Etap I: Budowa zaplecza dydaktycznego (wsparcie z NFOSiGW). – Projekt budowlany ośrodka dydaktyczno-muzealnego w osadzie służbowej PNBT w miejscowości Chociński Młyn – Projekt architektoniczno- budowlany ośrodka dydaktyczno-muzealnego. Projekt architektoniczny rekonstrukcji dworku. – Pozwolenie na budowę ośrodka dydaktyczno-muzealnego.

	– „Centrum Edukacji Przyrodniczej w Chocińskim Młynie ośrodkiem kształtowania właściwych postaw społeczeństwa wobec zachowania bogactwa bioróżnorodności biologicznej. Etap I: Budowa zaplecza dydaktycznego”
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: gmina Chojnice.
Instytucja odpowiedzialna	Park Narodowy „Bory Tucholskie”, Gmina Chojnice.
Orientacyjny koszt	14 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ, – środki budżet państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice – Kostrzyn).

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

„Kajakiem przez Pomorze” – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XII.3. Dziedzictwo kulturowe Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie

1. Uzasadnienie:

Pelplin - Zespół pocystersko-katedralny został w 2014 r. uznany za Pomnik Historii ze względu na wartości historyczne i artystyczne, materialne i niematerialne, a także autentyczność substancji zabytkowej. Zabytek ten wyróżnia się wysokiej klasy architekturą gotycką oraz cennym średniowiecznym i nowożytnym wyposażeniem wnętrz, a jako ośrodek intelektualny i dydaktyczny o wielowiekowej tradycji ma duże znaczenie dla kultury i historii Polski.

Szczególną wartość architektoniczno-artystyczną ma Bazylika Katedralna, powstała między XIV a XVII w., która jest jedną z największych budowli sakralnych gotyku ceglanego w Polsce. Istotną wartość obiektu stanowi zachowane w dużym stopniu gotyckie oraz manierystyczne i barokowe wyposażenie, m.in. zaliczany do największych w Europie, sześciokondygnacyjny ołtarz główny z lat 1623/24 z obrazem - Koronacja Matki Boskiej, autorstwa Hermana Hana.

Opactwo w Pelplinie jest ważnym miejscem również ze względu na dawne funkcje edukacyjne. Działające tu do dziś Collegium Marianum było jedyną w zaborze pruskim szkołą średnią, w której uczono języka polskiego i historii Polski.

Celem przedsięwzięcia jest ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego oraz udostępnienie go szerokim grupom użytkowników – w tym osobom niepełnosprawnym. Obecnie znaczna część zasobu zabytkowego wymaga pilnych prac konserwatorskich, które zabezpieczą go przed unicestwieniem i pozwolą go zachować dla dalszych pokoleń. Brak stosownej infrastruktury (w tym systemu zabezpieczeń) utrudnia udostępnienie Zespołu w szerokim zakresie, w jakim winien być eksponowany zabytek o tak wyjątkowych walorach.

Projekt został podzielony na trzy główne części (etapy):

- 1) prace konserwatorsko-budowlane dotyczące zabytków nieruchomych i ruchomych obejmujących założenie znajdujące się w sercu zespołu, w którego skład wchodzi Bazylika Katedralna, Wyższe Seminarium Duchowne, Collegium Marianum i Dom Pielgrzyma,
- 2) konserwacja i zabezpieczenie otaczającego terenu – w szczególności zabytkowych Młyna Pocysterskiego oraz muru otaczającego obiekty i ogród biskupi,
- 3) prace konserwatorsko-modernizacyjne zespołu XIX-wiecznych Kanonii, zabytkowych domów mieszkalnych i użytkowych wchodzących w skład Pelplińskiego Pomnika Historii.

W ramach projektu przewidziane jest zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, które spowodują znaczne obniżenie kosztów funkcjonowania tego kompleksu i zapewnią bezpieczeństwo użytkownikom i odwiedzającym. We wszystkich wyżej wymienionych budynkach zainstalowane zostaną systemy przeciwpożarowe oraz alarmowe. Dla części budynków planuje się zainstalowanie monitoringu. Ponadto zostaną wprowadzone udogodnienia ułatwiające eksplorację zespołu osobom niepełnosprawnym.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 – 2018
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Obowiązujący MPZP, – Kuria posiada dokument wstępny: Koncepcja funkcjonowania zespołu obiektów Kurii w Pelplinie – Audyty energetyczne – lipiec 2014, (podpisane umowy z wykonawcami) – Pozwolenia na budowę – maj 2015 – Kosztorysy inwestorskie – czerwiec 2015
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: miasto Pelplin.
Institucja odpowiedzialna	<p>Diecezja Pelplińska, 83-130 Pelplin, ul. Ks. Biskupa Dominika 11, podmioty partnerskie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – powiat tczewski – Miasto Pelplin
Orientacyjny koszt	80 mln PLN
Źródło finansowania	– PO IŚ

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

- a) „Kajakiem przez Pomorze” – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”;
- b) Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-9 i R-10) – przedsięwzięcie wynikające z RPS w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej „Pomorska Podróż”.

5. AKTYWIZACJA SPOŁECZNA, OBYWATELSKA I ZAWODOWA

Odniesienie do dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym		
SRWP 2020 (w tym Zobowiązania SWP)	CO 2.1.	Wysoki poziom zatrudnienia
	CO 2.2.	Wysoki poziom kapitału społecznego
	CO 2.3.	Efektywny system edukacji
		Wdrożenie regionalnego systemu poradnictwa zawodowego Utworzenie regionalnego systemu wsparcia organizacji pozarządowych
RPS Aktywni Pomorzanie	Działanie 1.1.2.	Aktywizacja społeczno-zawodowa
	Działanie 1.3.1.	Skuteczne poradnictwo zawodowe
	Działanie 2.1.1.	Systemowe rozwiązania na rzecz sektora pozarządowego
	Działanie 3.1.2.	Fundamenty edukacji

PAKIET XIII: Pakiet przedsięwzięć w zakresie systemowego wsparcia organizacji pozarządowych oraz aktywizacji społecznej i zawodowej młodzieży

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Pomorska Sieć Centrów Organizacji Pozarządowych,
2. Program aktywizacji społecznej i zawodowej młodzieży na Pomorzu w latach 2014-2020
– *Czas na młodzież.*

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XIII.1. Pomorska Sieć Centrów Organizacji Pozarządowych

1. Uzasadnienie:

Organizacje pozarządowe pełnią kluczową rolę w aktywizacji społecznej i zawodowej grup defaworyzowanych (w tym wykluczonych społecznie, zagrożonych wykluczeniem oraz biernych zawodowo), integracji społeczności lokalnych, rozwoju przedsiębiorczości, edukacji kulturalnej, ekologicznej, zdrowotnej i sportowej oraz pobudzaniu postaw partycypacyjnych w życiu społecznym i publicznym. W Pomorskiem brakuje systemowego podejścia do wzmacniania potencjału NGO, służącego realizacji przez nie wysokiej jakości przedsięwzięć i usług społecznych. Organizacje pozarządowe, aby mogły realnie włączyć się w realizację zadań publicznych, muszą zwiększyć swój potencjał organizacyjny.

W ramach przedsięwzięcia utworzone zostaną centra organizacji pozarządowych (COP) – ulokowane w powiatach, tworzone w sposób oddolny i wykorzystujące potencjał istniejących NGO. Będą one świadczyć usługi na rzecz innych NGO, w tym m.in. diagnozowanie potencjału i indywidualnych potrzeb rozwojowych organizacji, doradztwo specjalistyczne, usługi księgowo, usługi promocyjne, wsparcie techniczne itp. COP pełnić będą także rolę inkubatora organizacji pozarządowych, a także zaplecza badawczo-diagnostycznego (np. w zakresie określania popytu na poszczególne typy usług społecznych w środowisku lokalnym).

Charakter systemowy przedsięwzięcia wiąże się z założeniem, że centra powinny być zlokalizowane jak najbliżej organizacji, które obejmą swoimi działaniami. Przyjęto założenie, że właściwym poziomem jest powiat, tj. zaplanowano realizację działań poprzez 17-20 centrów.

W efekcie realizacji przedsięwzięcia:

- a) powstanie zintegrowany system współpracy i wsparcia organizacji pozarządowych w zakresie merytorycznym, instytucjonalnym i organizacyjnym,
- b) zostaną stworzone warunki do powstawania (na bazie istniejącego potencjału organizacji pozarządowych) nowych centrów organizacji pozarządowych, rozumianych jako jednostki wyspecjalizowane w świadczeniu różnego rodzaju pomocy dla organizacji pozarządowych oraz wspierające inicjatywy obywatelskie,
- c) wzrośnie profesjonalizm i skuteczność działań pomorskich organizacji pozarządowych, co wpłynie m.in. na efektywną realizację zadań publicznych, łatwy dostęp mieszkańców do usług społecznych, poprawę stanu zatrudnienia oraz aktywną integrację,
- d) wzmocni się rola międzysektorowych partnerstw.

Docelowo, pomorskie organizacje pozarządowe powinny stać się silnym partnerem w realizacji zadań publicznych oraz atrakcyjnym pracodawcą.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2023
Stan zaawansowania	Brak informacji
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie
Instytucja odpowiedzialna	Koordinator: Samorząd Województwa Pomorskiego wraz z partnerami z sektora pozarządowego (w tym Pomorską Radą Organizacji Pozarządowych i powiatowymi radami organizacji pozarządowych).
Orientacyjny koszt	21 mln PLN
Źródło finansowania	– P FIO 2014-2020, – PO WER, – środki budżetu państwa.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XIII.2. Program aktywizacji społecznej i zawodowej młodzieży na Pomorzu w latach 2014-2020 – *Czas na młodzież*

1. Uzasadnienie:

Poważnym problemem regionu jest duża grupa osób młodych pozostających bez pracy. Aktywizacji tej grupy nie sprzyjają preferencje pracodawców, którzy szukają przede wszystkim wykwalifikowanych, doświadczonych i odpowiedzialnych pracowników, a także rozbieżność pomiędzy oczekiwaniami pracodawców, a kompetencjami nabytymi w trakcie procesu kształcenia. Ponadto, konieczne są nie tylko działania odnoszące się do problemu bezrobocia osób młodych, ale przede wszystkim przedsięwzięcia „profilaktyczne”, związane z niwelowaniem przyczyn niedopasowania kwalifikacji młodzieży do potrzeb rynku pracy, wspierające rozwój kompetencji kluczowych (w tym społecznych i obywatelskich), także w ramach edukacji nieformalnej.

Program aktywizacji społecznej i zawodowej młodzieży na Pomorzu w latach 2014-2023 – *Czas na młodzież* to innowacyjny pakiet przedsięwzięć służących zapobieganiu bezrobociu przez aktywizację społeczną i zawodową, który obejmie łącznie 400 000 młodych Pomorzan w wieku 6-30 lat.

Program składa się z 5 projektów, które nawzajem się przenikają i są ze sobą powiązane:

- a) Pomorska Szkoła Liderów Młodzieżowych (kompleksowy system szkoleniowy umożliwiający zdobycie kompetencji kluczowych, w tym społecznych, 800 osobom w wieku powyżej 11 lat w skali roku oraz certyfikowanie umiejętności prowadzone we współpracy ze związkami pracodawców),
- b) Pomorski Fundusz Młodzieżowy (system małych grantów na rzecz inicjatyw społecznych, obywatelskich i aktywizacji zawodowej młodzieży, w tym tworzenie spółdzielni młodzieżowych),
- c) Pomorska Karta Młodzieżowa (narzędzie aktywizacji społecznej młodych osób m.in. w zakresie działalności sportowej, kulturalnej, społecznej, wolontariackiej i ekologicznej z systemem punktów wymienianych na warsztaty, kursy i staże zawodowe),
- d) Baza Eurodesk Pomorze (sieć punktów informacji młodzieżowej prowadzona przez organizacje pozarządowe i jst – baza zajęć pozalekcyjnych dla dzieci i młodzieży prowadzonych m.in. przez szkoły i NGO),
- e) Młodzieżowa Rada Województwa Pomorskiego (narzędzie aktywizacji obywatelskiej i wzmacniania tożsamości regionalnej młodych Pomorzan – system rad młodzieżowych na poziomie województwa, powiatów, gmin i samorządów uczniowskich).

W efekcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi wzrost:

- a) niezbędnych na rynku pracy kompetencji społecznych młodych osób,
- b) szans na rynku pracy młodych osób poprzez certyfikację kompetencji,
- c) liczby młodych osób korzystających z zajęć pozaszkolnych,
- d) przedsiębiorczości i aktywności obywatelskiej wśród młodzieży,
- e) aktywności społecznej młodzieży przez umożliwienie realizacji inicjatyw lokalnych.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2014 - 2023
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Utworzenie konsorcjum 42 podmiotów (29 organizacji pozarządowych, 12 jst, Pracodawcy Pomorza). – Zrealizowanie pilotażowego projektu innowacyjnego w ramach PO KL <i>Wsparcie instytucji ekonomii społecznej na podstawie doświadczeń polsko-szkockich</i>, w ramach którego wdrożono w małej skali proponowane projekty, a także przeprowadzono m.in.: ewaluację zewnętrzną, badania w grupach fokusowych, wywiady indywidualne i pogłębione wywiady indywidualne, które objęły w sumie ponad 350 osób ze 120 organizacji i grup młodzieżowych odnośnie koncepcji Programu <i>Czas na młodzież</i>. – Wpisanie ww. rozwiązań do projektu KPRES. – Wyróżnienie ww. rozwiązań w konkursie Komisji Europejskiej i Ministerstwa Gospodarki – <i>Europejskie Nagrody Promocji Przedsiębiorczości</i>.
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie
Instytucja odpowiedzialna	Koordinator: Stowarzyszenie Morena
Orientacyjny koszt	141 mln PLN
Źródło finansowania	– P FIO 2014-2020,

	<ul style="list-style-type: none"> - PO WER 2014-2020, - FP, - środki budżetu państwa.
--	---

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PAKIET XIV: Pakiet przedsięwzięć w zakresie aktywizacji zawodowej

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Partnerstwo publicznych służb zatrudnienia z niepublicznymi agencjami zatrudnienia,
2. Wdrożenie nowych specjalistycznych usług poradnictwa zawodowego w publicznych służbach zatrudnienia.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XIV.1. Partnerstwo publicznych służb zatrudnienia z niepublicznymi agencjami zatrudnienia

1. Uzasadnienie:

Celem przedsięwzięcia jest wsparcie działań aktywizacyjnych Publicznych Służb Zatrudnienia na rzecz osób długotrwale bezrobotnych we współpracy z niepubliczną agencją zatrudnienia.

Przedsięwzięcie zakłada wybór operatora (w postępowaniu przetargowym) i skuteczną realizację działań aktywizacyjnych w cyklu wieloletnim. Umożliwi to przyjęcie zindywidualizowanego pakietu wsparcia osób bezrobotnych, ukierunkowanego na podjęcie i utrzymanie odpowiedniej pracy. Przedsięwzięcie będzie uzupełniało interwencję prowadzoną przez powiatowe urzędy pracy na terenie województwa pomorskiego. Do zlecenia działań aktywizacyjnych wybierane będą w szczególności powiatowe urzędy pracy, które spełniają warunki określone w art. 66e. ust. 2 Ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.

W ramach przedsięwzięcia będą realizowane następujące zadania:

- a) wybór powiatowych urzędów pracy, na których terenie działania realizowana będzie usługa działań aktywizacyjnych na rzecz osób długotrwale bezrobotnych;
- b) uzgodnienie we współpracy z powiatowymi urzędami pracy zakresów i warunków zlecenia działań aktywizacyjnych;
- c) przygotowanie i przeprowadzenie procedury wyboru realizatora usług aktywizacyjnych;
- d) zawarcie umowy o świadczenie działań aktywizacyjnych z wybranym realizatorem usług aktywizacyjnych;
- e) przeprowadzanie kontroli powiatowych urzędów pracy oraz realizatora w zakresie przestrzegania postanowień umowy o świadczenie działań aktywizacyjnych;
- f) przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw pracy informacji o przeprowadzonej w województwie procedurze zlecenia działań aktywizacyjnych, zakresie i efektywności zleconych działań aktywizacyjnych i ich wpływie na regionalny i powiatowy rynek pracy.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się objęcie ww. działaniami aktywizacyjnymi ok. 4 800 osób pozostających bez pracy.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2020
Stan zaawansowania	Dokumentacja przetargowa w przygotowaniu
Miejsce realizacji	Województwo pomorskie: obszary o wysokiej stopie bezrobocia i relatywnie niższym dostępie do usług publicznych w zakresie aktywizacji zawodowej
Instytucja odpowiedzialna	Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku
Orientacyjny koszt	60 mln PLN
Źródło finansowania	– FP, – środki budżetu SWP.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Partnerstwo dla pracy – projekt pilotażowy MPiPS.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XIV.2. Wdrożenie nowych specjalistycznych usług poradnictwa zawodowego w publicznych służbach zatrudnienia.

1. Uzasadnienie:

Przedsięwzięcie polega na rozwinięciu i wdrożeniu do praktyki i oferty publicznych służb zatrudnienia w Polsce modelu wyspecjalizowanych usług poradnictwa zawodowego odpowiadających na problemy związane ze starzejącym się społeczeństwem i wydłużonym okresem aktywności zawodowej. Systemowe wdrożenie specjalistycznych usług w całej Polsce poprzedzi pilotaż realizowany w kilku województwach.

Kontekst potrzeby wdrażania nowych usług:

- starzenie się społeczeństwa i malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym;
- niski poziom aktywności zawodowej osób po 55 roku życia i osób niepełnosprawnych;
- konieczność dostosowania stanowisk pracy do potrzeb i możliwości fizycznych ww. grup osób;
- brak praktycznych narzędzi wspierania pracodawców we wdrażaniu polityki zarządzania wiekiem;
- brak praktycznych narzędzi do pełnego rozpoznania kompetencji osób, u których na różnych etapach życia zawodowego, w wyniku pojawiających się dolegliwości fizycznych, ograniczona została zdolność do wykonywania dotychczasowego zawodu;
- brak oceny kompetencji i możliwości fizycznych osób niepełnosprawnych i tym samym brak możliwości wskazania odpowiedniej pracy;
- konieczność wyposażenia poradnictwa zawodowego w specjalistyczne narzędzia, metody oceny kompetencji i możliwości fizycznych.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- wdrożenie następujących specjalistycznych usług poradnictwa zawodowego w publicznych służbach zatrudnienia (w oparciu o Pomorski Ośrodek Kompetencji):

- badanie kompetencji zawodowych w oparciu o „próbki pracy”;
- badanie możliwości fizycznych;
- doradztwo w zakresie ergonomii stanowisk pracy.

b) rozwinięcie usług o następujące moduły:

- oferta wsparcia pracodawców w podnoszeniu wydajności i ergonomii stanowisk pracy;
- standard usług służących profilaktyce schorzeń układu mięśniowo-szkieletowego w celu wydłużenia okresu aktywności zawodowej;
- rozwój narzędzi i metod wspomagających system orzecznictwa o niepełnosprawności dla celów nierentowych z wykorzystaniem ICF (Międzynarodowej Klasyfikacji Funkcjonowania i Zdrowia);
- rozwój standardu wsparcia motywacyjnego.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się objęcie: ok. 1 500 osób specjalistycznymi usługami poradnictwa zawodowego oraz ok. 50 pracodawców specjalistycznym wsparciem doradczym.

Przedsięwzięcie bazuje na doświadczeniach Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku zdobytych w trakcie realizacji projektu innowacyjnego „*Wielowymiarowy model wsparcia i identyfikacji kompetencji zawodowych*” współfinansowanego ze środków EFS oraz doświadczeniach zgromadzonych w wyniku wieloletniej współpracy ze szwedzkimi służbami zatrudnienia.

2. Metryczka:

Przewidywany okres realizacji	2015 - 2017
Stan zaawansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Wypracowano innowacyjny model usług doradczo-diagnostycznych zawierający wystandaryzowane narzędzia oceny zawodowych kompetencji psycho-fizycznych oraz standard poradnictwa ergonomicznego na stanowisku pracy. – Zawarto porozumienia o współpracy z PUP, OHP oraz NGO. – Podpisano listy intencyjne z czterema WUP.
Miejsce realizacji	Województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie i podlaskie
Instytucja odpowiedzialna	Koordinator: Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku
Orientacyjny koszt	8 mln PLN (w tym województwo pomorskie – 2 mln PLN).
Źródło finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – FP, – PFRON, – środki budżetowe ww. województw.

3. Komplementarne przedsięwzięcia priorytetowe w innych Pakietach:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

4. Inne oczekiwane krajowe przedsięwzięcia komplementarne:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

5. Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

Brak zidentyfikowanych przedsięwzięć.

6. REALIZACJA UMOWY PARTNERSTWA

PAKIET XV: Współfinansowanie RPO WP oraz regionalne systemy wsparcia przedsięwzięć

PRZEDSIĘWZIĘCIA PRIORYTETOWE:

1. Zapewnienie wkładu krajowego do RPO WP,
2. Zastosowanie *Regionalnego Schematu Wsparcia* w PO WER,
3. Zastosowanie Systemu Regionalnej Oceny Strategicznej w PO PC,
4. Uzgadnianie projektów B+R w formie opisanej w porozumieniu z NCBiR.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XV.1. Zapewnienie wkładu krajowego do RPO WP

Dla skutecznej realizacji na poziomie regionalnym celów tematycznych (CT) Polityki Spójności UE 2014-2020 oraz wypełnienia zobowiązań państwa członkowskiego wynikających z nowych zasad wdrażania Polityki Spójności UE, konieczne jest zapewnienie przez stronę rządową krajowego wkładu finansowego do RPO WP, który został przyjęty na minimalnym poziomie 15% współfinansowania.

SWP oczekuje od strony rządowej zapewnienia wkładu krajowego do CT finansowanych z EFRR (CT 4, 5, 6, 7, 9) w co najmniej 50% oraz do CT finansowanych z EFS (CT 8, 9, 10) – w 100%.

Wkład strony rządowej we współfinansowanie RPO WP jest konieczny co najmniej w zakresie następujących CT i Priorytetów Inwestycyjnych (PI):

CT	PI	Źródło współfinansowania	Wkład strony rządowej
CT 1. <i>Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji</i>	1.2	– budżet państwa – NCBiR	– zapewnienie 50% wkładu krajowego
CT 4. <i>Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej we wszystkich sektorach</i>	4.1, 4.3, 4.5	– NFOŚiGW – budżet państwa – FK	– zapewnienie 50% wkładu krajowego
CT 5. <i>Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem</i>	5.2	– NFOŚiGW – budżet państwa	– zapewnienie 100% wkładu krajowego
CT 6. <i>Ochrona środowiska i promowanie efektywnego gospodarowania zasobami</i>	6.1, 6.2	– NFOŚiGW – budżet państwa	– zapewnienie 50% wkładu krajowego
CT 7. <i>Promowanie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju i usuwanie niedoborów przepustowości w najważniejszych infrastrukturach sieciowych</i>	7.2, 7.4	– KFD – FK – budżet państwa – PKP PLK	– zapewnienie 50% wkładu krajowego do PI 7.2 – zapewnienie 100% wkładu krajowego do PI 7.4
CT 8. <i>Promowanie zatrudnienia i wspieranie mobilności pracowników</i>	8.5, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10	– FP – PFRON – budżet państwa	– zapewnienie 100% wkładu krajowego
CT 9. <i>Promowanie włączenia społecznego i walka z ubóstwem</i>	9.2, 9.4, 9.7, 9.8	– FP – PFRON – budżet państwa	– zapewnienie 50% wkładu krajowego do PI 9.2 – zapewnienie 100% wkładu krajowego do PI 9.4, 9.7, 9.8
CT 10. <i>Investowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie</i>	10.1, 10.3 bis	– budżet państwa	– zapewnienie 100% wkładu krajowego

1. Uzasadnienie:

SWP w ramach prowadzonej polityki rozwoju regionu powinien dysponować narzędziami stymulowania aktywności szkół wyższych w takich obszarach, jak np.:

- a) sieciowa współpraca w kontekście regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- b) umiędzynarodowienie kadr,
- c) eksport usług edukacyjnych,
- d) współpraca ze środowiskiem gospodarczym w unowocześnieniu programów kształcenia i procesów dydaktycznych,
- e) unowocześnienie kształcenia o profilu praktycznym,
- f) powiązania (afiliacje) ze szkołami ponadgimnazjalnymi.

Zastosowanie w ramach systemu realizacji PO WER tzw. *Regionalnego Schematu Wsparcia* (RSW) ma umożliwić samorządom województw, w ścisłej współpracy z Instytucją Zarządzającą (IZ) PO WER, oddziaływanie na kierunki aktywności szkół wyższych, w tym w szczególności ich konsolidację i koordynację działań w skali regionu, w warunkach przyjętej w UP demarkacji dla PI 10.2 zakładającej wyłączność szczebla krajowego w uruchamianiu wsparcia w tym zakresie ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS).

2. Opis proponowanych rozwiązań:

W PO WER w ramach PI 10.2 wyodrębnia się RSW, który będzie realizowany na podstawie tzw. *Regionalnych Ram Wsparcia Szkołnictwa Wyższego* (RRWSW) przygotowywanych przez SWP we współpracy z sektorem akademickim regionu.

Działania realizowane poprzez RSW obejmować powinny m.in. następujące typy projektów:

- a) współpraca międzyuczelniana i konsolidacja uczelni dla wzrostu atrakcyjności i zapewnienia komplementarności kształcenia, m.in. poprzez wspólne wykorzystanie zasobów:
 - tworzenie nowych i dostosowanie istniejących kierunków interdyscyplinarnych i instytutów do potrzeb gospodarki oraz przygotowanie oferty dydaktycznej z możliwością studiowania na różnych kierunkach i uczelniach,
 - tworzenie międzyuczelnianych systemów współpracy ze szkołami ponadgimnazjalnymi oraz skoordynowanej oferty wsparcia dla uczniów szczególnie uzdolnionych,
 - wspieranie międzyinstytucjonalnych i międzynarodowych projektów badawczych realizowanych przez doktorantów (za pośrednictwem uczelni), budowa sieci współpracy międzynarodowej uczelni (m.in. poprzez wyjazdy badawcze i edukacyjne kadry uczelni oraz organizowanie wykładów kadry / naukowców z zagranicy);
- b) współpraca z pracodawcami, służąca wypracowaniu nowoczesnych modeli kształcenia, dopasowujących jego profil do potrzeb regionalnej gospodarki:
 - tworzenie nowych i dostosowanie istniejących programów kształcenia do potrzeb regionalnej gospodarki, wprowadzenie wypracowanych z przedsiębiorcami programów praktyk, zaangażowanie praktyków w proces kształcenia, a także rozwój zaplecza dydaktycznego (m.in. poprzez doposażenie laboratoriów, zakup oprogramowania i materiałów dydaktycznych),
 - systemowe rozwiązania w zakresie monitorowania losów absolwentów i regionalnego systemu monitorowania potrzeb rynku pracy;

c) umiędzynarodowienie uczelni i ukierunkowanie oferty kształcenia na rynki zagraniczne:

- skoordynowane uruchomienie „flagowych” dla specjalizacji regionu kierunków kształcenia w językach obcych, w tym dostosowanie programów kształcenia i materiałów dydaktycznych do potrzeb nowych grup odbiorców, a także wprowadzanie oferty międzynarodowych studiów doktoranckich,
- tworzenie skonsolidowanej międzyuczelnianej platformy informacyjno-promocyjnej, ukierunkowanej na promocję „flagowych” kierunków kształcenia,
- wspólne dla wszystkich uczelni kursy nauki języka polskiego dla obcokrajowców,
- umożliwienie podjęcia pracy i praktyk w okresie studiów dla studentów zagranicznych i wspieranie zatrudniania zagranicznych wykładowców,
- tworzenie wspólnych dla wszystkich uczelni regionu systemów wdrażania programów internacjonalizacji uczelni, w tym przede wszystkim obsługi studentów w językach obcych poprzez m.in. wprowadzanie wspólnych rozwiązań organizacyjnych oraz podnoszenie kompetencji kadry uczelni w zakresie obsługi studentów zagranicznych i kształcenia w językach obcych na kierunkach zgodnych z potrzebami regionu.

Kształt RSW, w tym typy projektów, oczekiwane cele, rezultaty i inne pożądane parametry projektów, a także zasady proceduralne odnoszące się do wdrażania RSW powinny być definiowane przez IZ PO WER we współpracy z każdym z regionów.

RSW w ramach PO WER wdrażany będzie w trybie konkursowym przy założeniu silnych preferencji dla projektów uczelnianych wpisujących się w RRWSW.

RRWSW będą narzędziem regionalnej preselekcji projektów uzyskujących preferencje w ramach RSW. RRWSW będą negocjowane i uzgadniane pomiędzy SWP a reprezentacją sektora akademickiego (SA) w regionie, a następnie uzgadniane przez SWP z IZ PO WER. Staną się one trójstronnym (SA, SWP, IZ PO WER) mechanizmem nadawania regionalnej preferencji projektom aplikującym do PO WER. Z punktu widzenia zarządzania PO WER realizowana będzie więc zasada „podwójnego podpisu” przy identyfikowaniu projektów preferowanych do wsparcia (akceptacja właściwego SWP, przy zachowaniu ostatecznej kontroli IZ PO WER nad finalnym wyborem projektu do dofinansowania).

Przygotowywane na szczeblu regionalnym RRWSW powinny określać m.in.:

- a) zidentyfikowane potencjały i bariery rozwoju sektora akademickiego w regionie,
- b) potencjalne wiodące specjalizacje kształcenia na poziomie wyższym w powiązaniu ze zidentyfikowanymi w regionie inteligentnymi specjalizacjami gospodarczymi,
- c) tematyczne obszary współpracy i koordynacji działań w ramach sektora akademickiego przy wsparciu SWP,
- d) proceduralne zasady identyfikacji i preselekcji projektów,
- e) kryteria preselekcji projektów (preferowanych do RSW),
- f) ranking projektów zidentyfikowanych z zastosowaniem ww. mechanizmów.

Dla poszczególnych regionów IZ PO WER powinien określać orientacyjne maksymalne pulapy finansowe, których poszczególne SW nie powinny przekraczać, udzielając projektom szkół wyższych preferencji związanych z wpisywaniem się w RRWSW, co wymusi na dokonywanie rzeczywistych wyborów.

Projekty uzyskujące status preferowanych na podstawie RRWSW będą aplikować o wsparcie PO WER na takich samych zasadach, jak wszystkie inne projekty – będą je obowiązywały te same harmonogramy konkursów, wymogi dokumentacyjne, zasady kwalifikowania wydatków, procedury oceny,

itd. Oznacza to, że na każdym z etapów aplikowania mogą podlegać dyskwalifikacji z uwagi na niespełnienie warunków uzyskania wsparcia obowiązujących w ramach PO WER.

Szczególny status ww. projektów będzie się natomiast wyrażał w uzyskiwaniu przez nie znaczącej (np. 40%) puli punktów w ramach oceny merytorycznej, pod warunkiem zgodności złożonego projektu z parametrami uzgodnionymi w RRWSW.

PRZEDSIĘWZIĘCIE PRIORYTETOWE: XV.3. Zastosowanie Systemu Regionalnej Oceny Strategicznej w PO PC

1. Uzasadnienie:

Zgodnie z Ustawą o samorządzie województwa, art. 11 ust. 2 pkt 2) Samorząd województwa prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składa się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim i Art. 14 ust. 1 pkt. 15a) Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami m.in. w szczególności w zakresie telekomunikacji. W związku z powyższym, SWP w ramach prowadzonej polityki rozwoju regionu powinien dysponować narzędziami, które zapewnią wpływ na kierunki rozwoju sieci szerokopasmowych na terenie województwa.

Zastosowanie w ramach systemu realizacji PO PC tzw. Systemu Regionalnej Oceny Strategicznej (SROS) ma umożliwić samorządom województw, w ścisłej współpracy z IZ PO PC, oddziaływanie na kierunki rozwoju sieci szerokopasmowych na terenie województwa, w tym w szczególności na obszary planowanych inwestycji, w warunkach przyjętej w UP demarkacji dla PI 2.1 zakładającej wyłączność szczebla krajowego w uruchamianiu wsparcia w tym zakresie ze środków EFRR.

Opisany poniżej mechanizm pozwoli regionom na uzyskanie realnego wpływu na realizowane na ich terenie inwestycje telekomunikacyjne oraz zapewni dostęp do pełnej informacji na temat tych inwestycji, umożliwiając w ten sposób podejmowanie, w razie konieczności, własnych działań zapewniających stymulowanie rozwoju sieci szerokopasmowych na terenie województwa.

2. Opis proponowanych rozwiązań:

SROS polegać powinien na włączeniu zarządów województw/IZ RPO w opiniowanie propozycji wniosków aplikacyjnych dotyczących projektów realizowanych na obszarze danego regionu i zgłoszonych do dofinansowania z PO PC, w oparciu o regionalną ocenę strategiczną. Regionalna ocena strategiczna i zaopiniowanie na jej podstawie wniosku aplikacyjnego powinno mieć miejsce po dokonaniu przez IZ PO PC pozytywnej oceny formalnej i wykonalności złożonych propozycji.

Regionalna ocena strategiczna weryfikowałaby zgodność przedłożonych propozycji projektowych z polityką rozwoju danego województwa.

Konsekwencją ewentualnego pozytywnego zaopiniowania danej propozycji projektowej w wyniku przeprowadzenia regionalnej oceny strategicznej powinno być przyznanie jej pewnej liczby punktów spośród możliwych do uzyskania w ramach punktacji stosowanej w związku z dokonywaniem przez IZ PO PC całościowej oceny merytorycznej. Proponuje się, aby od opinii wynikającej z regionalnej oceny strategicznej uzależnione było przyznanie co najmniej 30% punktów możliwych do uzyskania w ramach oceny merytorycznej.

Umożliwienie przeprowadzenia oceny strategicznej w regionach oraz przełożenie jej wyników na finalną ocenę propozycji projektowych, pozwoli na dofinansowanie w pierwszej kolejności inwestycji strategicznych z punktu widzenia regionów oraz zapewnienie spójności i właściwej funkcjonalności infrastruktury telekomunikacyjnej, zarówno budowanej obecnie, jak i dofinansowanej w ramach PO PC w perspektywie 2014-2020.

1. Uzasadnienie:

W dniu 30 maja 2014 r. podpisano porozumienie o współpracy pomiędzy SWP a NCBR. SWP w ramach prowadzonej polityki rozwoju regionu traktuje porozumienie jako narzędzie, które zapewni wpływ na kierunki wspierania inicjatyw badawczo-rozwojowych na terenie województwa, w szczególności współfinansowanych ze źródeł nie znajdujących się bezpośrednio w jego dyspozycji.

2. Opis proponowanych rozwiązań:

W ramach porozumienia przyjmuje się wykorzystanie posiadanego przez obie Strony eksperckiego potencjału merytorycznego i zasobów finansowych dla osiągania wspólnych celów poprzez udoskonalanie zarządzania i realizację programów krajowych oraz wspólnych inicjatyw, które bezpośrednio przekładają się na podniesienie innowacyjności gospodarki województwa. Przedmiotem porozumienia jest także współpraca w realizacji wspólnych działań edukacyjnych i promocyjnych, w szczególności w zakresie promocji idei innowacyjności, transferu nowoczesnych technologii do gospodarki oraz podniesienia świadomości kadry B+R w zakresie znaczenia ochrony własności intelektualnej dla komercjalizacji nowoczesnych rozwiązań oraz możliwości uzyskania międzynarodowej ochrony patentowej przez jednostki naukowe.

Oczekuje się, że wypracowane w ramach porozumienia mechanizmy wspólnego identyfikowania priorytetowych dla rozwoju województwa projektów badawczo-rozwojowych zostaną uwzględnione w systemach realizacji (m.in. oceny i wyboru projektów), dostępnych na szczeblu krajowym źródeł finansowania, w tym odpowiednich programów operacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem PO IR.

Mechanizm ten powinien być oparty na takiej formule współdecydowania, która pozwoli na dofinansowanie ze środków zarządzanych na szczeblu krajowym w pierwszej kolejności inwestycji strategicznych z punktu widzenia regionów oraz wsparcie w inicjatywy komplementarnych ze środków alokowanych w ramach RPO WP.

Istotnym wyzwaniem dla ww. mechanizmu będzie koordynacja decyzji w celu udzielania spójnego wsparcia z poziomu krajowego i regionalnego w odniesieniu do kompleksowych programów i agend badawczo-rozwojowych, wymagających finansowania z różnych źródeł.