Fundusze Europejskie

REGIONALNY PROGRAM STRATEGICZNY
w zakresie mobilności i komunikacji

STANOWIĄCY RÓWNIEŻ
REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2030

W RAMACH REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO DLA CELU POLITYKI 3
Lepiej połączona Europa
W ZAKRESIE TRANSPORTU W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027
DO FUNDUSZY EUROPEJSKICH DLA POMORZA NA LATA 2021-2027

Fundusze Europejskie dla Pomorza
Rzeczpospolita Polska
Dofinansowane przez Unię Europejską
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PODSTAWA WARUNKOWOŚCI

Cel szczegółowy (ii) Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TENT oraz mobilności transgranicznej

Warunek podstawowy 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie

- musi być spełniony zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym;
- określa potrzebę kompleksowego podejścia w planowaniu rozwoju systemu transportowego;
- wymaga podejścia operacyjnego – współzależność działań o charakterze infrastrukturalnym i organizacyjnym;
- zaangażowania interesariuszy;

Warunek na poziomie krajowym spełniają:

- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.,*
- *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.* (z perspektywą do 2033 r.),
- *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030*,
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku,
- *Narodowy Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030,*
- *Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032)*,
- *Krajowe ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych,*
- *Program Rozwoju Elektromobilności*
- *Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I i Epat II*
- *Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.*,
- *Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030*,
- *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r.,*
- *Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r.*

Warunek 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie

Kryterium 3.1.1. zawiera uzasadnienie ekonomiczne planowanych inwestycji, poparte solidną analizą zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych.

Kryterium zostało spełnione**:**

- wykonano analizy, prognozy i oceny ruchu z wykorzystaniem makroskopowego modelu podróży dla poziomu regionalnego dla trzech wariantów rozwoju systemu transportowego województwa w perspektywie do 2030 roku z zastosowaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu CUPT;
- sporządzono ocenę ekonomiczną – szacowane, orientacyjne koszty budowy i utrzymania infrastruktury oraz organizacji transportu publicznego dla trzech wariantów rozwoju systemu transportowego województwa pomorskiego do roku 2030,
- jednocześnie szczegółowe ekonomiczne uzasadnienie każdej inwestycji przewidzianej dofinansowaniem funduszami europejskimi będzie poparte analizą efektywności ekonomicznej; takie analizy zostaną wykonane na etapie dokumentacji aplikacyjnej dla każdej inwestycji;

Kryterium 3.1.2. spójnym z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu.

Kryterium zostało spełnione**:**

- uwzględniono cele klimatyczne i kierunki działań dotyczące redukcji lub ograniczania negatywnych oddziaływań transportu na klimat oraz w zakresie odchodzenia od paliw kopalnych, w tym odnosząc się do Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych
- na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020);
- dokonano analizy wrażliwości funkcjonującej infrastruktury transportowej na uwarunkowania zmian klimatycznych i wpływu klimatu na stan infrastruktury transportowej, w tym ocenę jej odporności na zmiany klimatyczne i zagrożenia z tego wynikające;
- wykonano prognozy emisji zanieczyszczeń powietrza dla trzech wariantów rozwoju systemu transportowego województwa w perspektywie do 2030 roku,
- wykonano oceny stopnia realizacji celów klimatycznych stosownie do zakresu podejmowanych działań w zakresie wymiany taboru, udziału transportu publicznego w przewozach i ograniczeń ruchu samochodowego;
- określono działania, w tym inwestycje oraz kryteria interwencji publicznej uwzględniające potrzeby odchodzenia od paliw kopalnych zgodnie z Krajowym Planem Energii i Klimatu;
- Plan promuje mobilność zrównoważoną, w tym zarówno w aspekcie optymalizacji wzorców podróżowania i unikania transportu samochodowego, jak również przejścia na zrównoważone środki transportu i zwiększenie udziału transportu publicznego.

Kryterium 3.1.3. obejmować inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T.

Kryterium zostało spełnione**:**

- uwzględniono wszystkie planowane inwestycje TEN-T w korytarzu sieci bazowej i poza nią, w szczególności w zakresie drogi ekspresowej S6, linii kolejowych nr 131, nr 201, nr 202 oraz powiązania z węzłami sieci TENT (portami morskimi w Gdańsku i w Gdyni oraz miasta węzłowego Gdańsk);
- uwzględniono planowane działania w zakresie lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych w sieci TEN-T;

Kryterium 3.1.4. w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewniać komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami.

Kryterium zostało spełnione**:**

- określono zakres działań, w tym inwestycji zapewniających powiązanie regionalnego układu drogowego (drogi wojewódzkie i powiatowe) oraz kolejowego do węzłów drogowych w sieci TEN-T;
- określono zakres działań, w tym inwestycji w zakresie poprawy dostępności i spójności wewnętrznej całego regionu, w tym w zakresie likwidacji wąskich gardeł układu drogowego (budowa obwodnic miast i miejscowości) oraz ukształtowania pełnej i spójnej sieci węzłów integracyjnych (krajowych, regionalnych, metropolitalnych i lokalnych oraz przystanków zintegrowanych) pozwalających ukształtować właściwe warunki dla obsługi transportowej regionu, w tym jego powiązań z otoczeniem zewnętrznym;

Kryterium 3.1.5. zapewniać interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiać sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

Kryterium zostało spełnione**:**

- w odniesieniu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, w Planie uwzględniono działania przewidziane w ramach *Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”* (z 2017 r.) oraz *Suplement do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”* (z 2018 r.);
- dokonano oceny stanu wdrażania systemu ERTMS na sieci kolejowej w województwie;

Kryterium 3.1.6. wspierać multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich.

Kryterium zostało spełnione**:**

- Plan określa sieć pasażerskich węzłów integracyjnych (krajowych, regionalnych, metropolitalnych i lokalnych oraz przystanków zintegrowanych) oraz działania w zakresie ich rozwoju, w tym w powiązaniu z rozwojem systemów P&R oraz B&R;
- określono działania w zakresie rozwoju infrastruktury dostępności w Kolejowym Korytarzu Towarowym oraz wspierania rozwoju węzłów terminali intermodalnych, w tym portów morskich, centrów logistycznych;
- w RPT uwzględniono *Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*;

Kryterium 3.1.7. obejmować środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki.

Kryterium zostało spełnione**:**

- uwzględniono zapisy *Krajowych ram polityki (...)* w roku 2020 – w zakresie rozmieszczenia (aglomeracja Gdańsk i aglomeracja Gdynia) punktów o normalnej mocy ładowania oraz 400 punktów o dużej mocy ładowania, które będą wykorzystywane przez przynajmniej 50 tys. pojazdów elektrycznych;
- Uwzględniono planowane działania w zakresie lokalizacji instalacji do bunkrowania statków skroplonym gazem ziemnym LNG w portach Gdańsk i Gdynia
- uwzględniono planowane działania w zakresie lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych w zakresie ogólnodostępnych punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w węzłach sieci TEN-T;
- określono działania w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zarówno w aspekcie transportu publicznego, jak również indywidualnego;

Kryterium 3.1.8. przedstawiać rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych.

Kryterium zostało spełnione**:**

- dokonano analizy ryzyka bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa pomorskiego w odniesieniu do każdego z trzech wariantów rozwoju systemu transportowego w perspektywie roku 2030;
- zaproponowano działania, w tym kryteria w zakresie podnoszenia świadomości i bezpiecznych zachowań transportowych;

Kryterium 3.1.9. dostarczać informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Kryterium zostało spełnione**:**

- uwzględnione w RPT inwestycje centralne mają zabezpieczone finansowanie w budżecie państwa oraz w programach operacyjnych współfinansowanych w Unii Europejskiej; także w zakresie kosztów utrzymania nowej infrastruktury w budżecie centralnym są zabezpieczane środki na jej utrzymanie;
- dokonano analizy ekonomicznej – kosztów budowy, utrzymania i organizacji transportu dla trzech wariantów rozwoju systemu transportowego województwa pomorskiego do roku 2030;

Fundusze Europejskie

DZIĘKUJĘ