

Załącznik do uchwały nr 1837/16
Zarządu Województwa
Zachodniopomorskiego
z 30 listopada 2016 r.

Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego

Wydział Zarządzania Strategicznego
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Szczecin, listopad 2016

1.	Wstęp.....	5
2.	Cel dokumentu	5
3.	Diagnoza infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego.....	6
3.1.	Transport drogowy.....	11
3.2.	Transport kolejowy	13
3.2.1.	Syntetyczny opis regionalnych linii kolejowych i infrastruktury kolejowej na obszarze województwa, wymagających inwestycji odtworzeniowych lub modernizacyjnych.....	15
3.2.2.	Punkty odprawy podróżnych	18
3.2.3.	Tabor kolejowy do obsługi ruchu regionalnego – stan aktualny	19
3.3.	Transport morski.....	20
3.4.	Transport wodny śródlądowy	23
3.5.	Transport intermodalny	24
3.6.	Transport lotniczy	24
3.7.	Diagnoza infrastruktury transportowej w obszarach funkcjonalnych Szczecina i Koszalina.	26
3.7.1.	Instrument ZIT w województwie zachodniopomorskim	26
3.7.2.	Szczeciński Obszar Metropolitalny	26
3.7.3.	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF).....	27
4.	Cele główne, priorytety i działania	28
4.1.	Cele działań w drogowym systemie transportowym Pomorza Zachodniego	28
4.1.1.	Zadania do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020	29
4.1.2.	Zadania do realizacji w ramach Interreg VA.....	33
4.1.3.	Zadania do realizacji w ramach środków własnych województwa zachodniopomorskiego w ramach zadania „Przebudowa dróg”	35
4.2.	Cele działań w kolejowym systemie transportowym Pomorza Zachodniego.....	36
4.2.1.	Połączenie transgraniczne w relacji (Berlin) Angermünde – Szczecin – Kołobrzeg	41
4.3.	Cele działań w transporcie wodnym na Pomorzu Zachodnim	41
4.4.	Inwestycje transportowe na obszarach ZIT.....	42
4.4.1.	Szczeciński Obszar Metropolitalny – kierunki rozwoju infrastruktury transportowej	43
4.4.2.	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) – kierunki rozwoju infrastruktury transportowej.....	45
5.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji transportowych	47
5.1.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na drogach wojewódzkich.....	47
5.2.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na drogach powiatowych.....	50

5.3.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji dotyczących zakupu taboru kolejowego	52
5.4.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w infrastrukturę kolejową.....	54
5.5.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w infrastrukturę dla transportu wodnego.....	56
5.6.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w ramach instrumentów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	58
5.6.1.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	58
5.6.2.	Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego	58
6.	Wdrażanie	59
6.1.	Transport drogowy.....	59
6.1.1.	Zdolność instytucjonalna	59
6.1.2.	Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania	60
6.1.3.	Zarządzanie ryzykiem	60
6.1.4.	Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ oraz INTERREG VA.....	63
6.1.5.	Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu drogowego	68
6.2.	Transport kolejowy	69
6.2.1.	Zdolność instytucjonalna	69
6.2.2.	Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania	70
6.2.3.	Zarządzanie ryzykiem	71
6.2.4.	Lista projektów w obszarze transportu kolejowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ	72
6.2.5.	Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu kolejowego.....	73
6.3.	Transport wodny.....	74
6.3.1.	Zdolność instytucjonalna	74
6.3.1.1.	Urząd Morski w Szczecinie.....	74
6.3.1.2.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.....	75
6.3.1.3.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	76
6.3.2.	Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania	77
6.3.2.1.	Urząd Morski w Szczecinie.....	77
6.3.2.2.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.....	78
6.3.2.3.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	78
6.3.3.	Zarządzanie ryzykiem	79

6.3.3.1.	Urząd Morski w Szczecinie	79
6.3.3.2.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.....	80
6.3.3.3.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	80
6.3.4.	Lista projektów w obszarze transportu wodnego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ.....	82
6.3.5.	Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu wodnego	85
6.3.5.1.	Urząd Morski w Szczecinie	85
6.3.5.2.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.....	86
6.3.5.3.	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	87
6.4.	Transport w ramach instrumentu ZIT	88
6.4.1.	Zdolność instytucjonalna (SOM, KKBOF)	88
6.4.2.	Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania	89
6.4.3.	Zarządzanie ryzykiem	90
6.4.4.	Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji ze środków RPO WZ w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	93
7.	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego	99
7.1.	Podstawa formalno-prawna strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	99
7.2.	Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	99
7.2.1.	Uzgodnienie konieczności i stopnia szczegółowości Prognozy oraz uzyskanie wymaganych opinii	99
7.2.2.	Sporządzenie Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu PIT WZ.....	100
7.2.3.	Postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko	100
7.2.4.	Udział strony społecznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko	101
7.2.5.	Uzyskanie wymaganych opinii	101
7.2.6.	Zgłoszone uwagi i wnioski	101
7.3.	Podsumowanie i wnioski z przebiegu postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu PIT WZ	102
8.	Załączniki.....	103
8.1.	Generalny Pomiar Ruchu 2015.....	103

1. Wstęp

Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, dostęp do Morza Bałtyckiego, szlaku Odry, międzynarodowej sieci autostrad oraz połączeń lotniczych i kolejowych stanowi o komunikacyjnym znaczeniu regionu. Odpowiednio rozwinięta i utrzymana sieć infrastruktury transportowej jest jednym z podstawowych warunków szybkiego rozwoju społeczno-gospodarczego Pomorza Zachodniego oraz jego atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej.

Konkurencja europejskich regionów wymaga stałego rozwoju potencjału oraz budowania przewag społeczno-ekonomicznych województwa, umożliwiających wzrost efektywności gospodarowania i podnoszenie jakości życia. Konieczna jest koncentracja planowanej interwencji, zwłaszcza w zakresie infrastruktury transportowo-komunikacyjnej, zwiększająca wewnętrzną i zewnętrzną dostępność regionu, której efektem będzie równomierny, dynamiczny i trwały rozwój wszystkich uczestników życia społeczno-gospodarczego Pomorza Zachodniego.

Zgodnie z założeniami i celami „Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”¹ powyższy rezultat możliwy jest do osiągnięcia poprzez działania na kilku płaszczyznach obejmujących między innymi: poprawę stanu sieci drogowej i kolejowej, infrastruktury dla transportu wodnego, a także infrastruktury towarzyszącej i rozwiązań organizacyjnych na styku różnych rodzajów transportu, w tym transportów intermodalnego i multimodalnego.

Operacjonalizację wyżej wymienionej sektorowej strategii transportowej dla województwa zachodniopomorskiego w zakresie inwestycji transportowych, ich spójność i komplementarność oraz ich hierarchiczną strukturę zapewni Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego (PIT WZ).

2. Cel dokumentu

Opracowanie PIT WZ na perspektywę finansową UE 2014-2020 jest jednym z wymogów spełnienia warunków wstępnych dotyczących efektywnego i skutecznego wykorzystania Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, o których w art. 19 ust. 1 i 2 oraz załączniku XI (warunek 7.1 i 7.2) *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006* dotyczących celu tematycznego 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (CT 7).

PIT WZ, obejmujący całe województwo zachodniopomorskie, jest narzędziem służącym m.in. do realizacji interwencji zaplanowanych w zakresie transportu w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (RPO WZ). Plan wyznacza ramy

¹ Przyjęta Uchwałą Nr 221/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanego programu wojewódzkiego pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

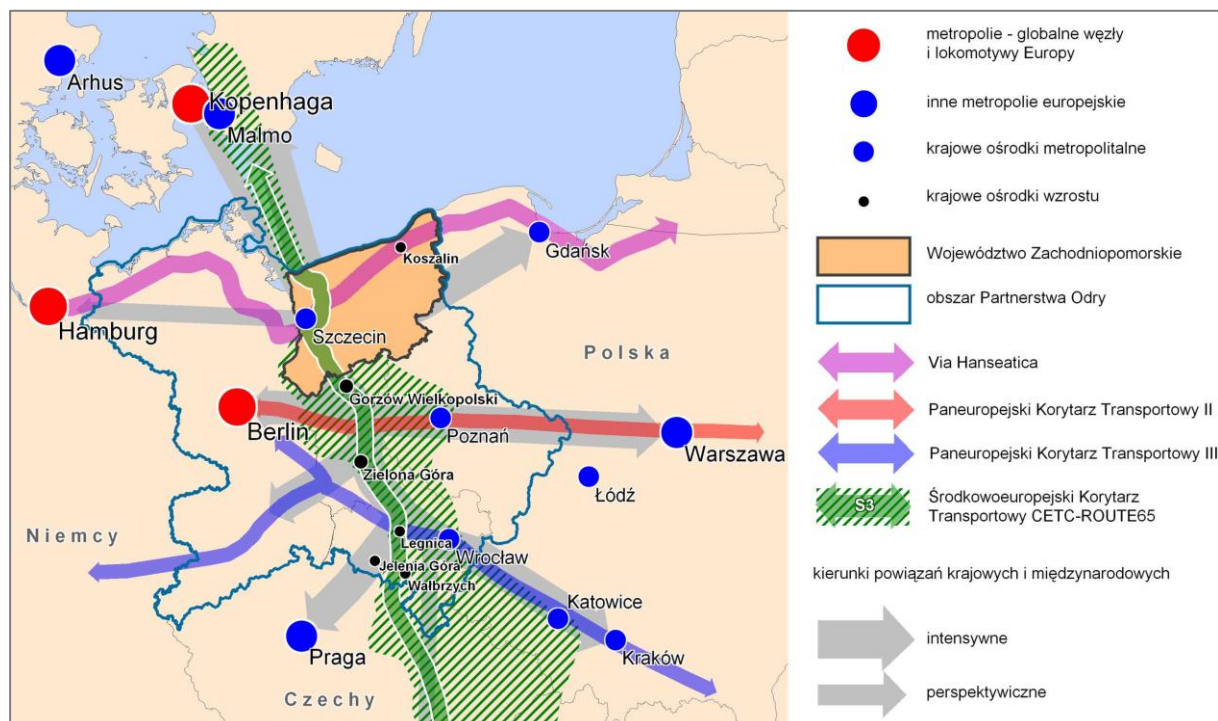
dla późniejszej realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych w zakresie transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego, a zadania wynikające z projektu PIT WZ stanowią podstawę dla wydatkowania środków z RPO WZ w ramach CT 7.

PIT WZ stanowi podstawę przy planowaniu i priorytetyzacji inwestycji na Pomorzu Zachodnim zgodnie z przyjętymi kierunkami rozwoju systemu transportowego (drogowego, kolejowego i wodnego) na terenie województwa, makroregionu Polski zachodniej, kraju i Europy w celu optymalnego połączenia z siecią TEN-T. Ponadto Plan pozwala na określenie pożądanych docelowych rozwiązań na terenie województwa, które stworzą układ transportowo-komunikacyjny mający istotne znaczenie dla rozwoju regionu i jego sieci osadniczej, stanowiąc czynnik stymulujący procesy społeczno-gospodarcze, wzmacniając spójność społeczną, gospodarczą i przestrzenną Pomorza Zachodniego oraz optymalnie włączający Pomorze Zachodnie w europejski system transportowy.

3. Diagnoza infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego

Województwo zachodniopomorskie z racji swojego położenia pełni ważną funkcję tranzytową w transporcie międzynarodowym. Region ma tranzytowy charakter w relacjach Północ – Południe oraz Wschód – Zachód. Szczecin znajduje się w strefie oddziaływania dużych metropolii zewnętrznych Berlina i Kopenhagi. Miasta Szczecin i Koszalin znajdują się na szlakach korytarzy komunikacyjnych Hamburg – Lubeka – Kaliningrad i Skania – Południe Europy. Położenie województwa nad Bałtykiem determinuje konieczność zapewnienia dogodnego dostępu transportowego do najważniejszych portów: Szczecina, Polic, Świnoujścia oraz Kołobrzegu i Darłowa.

Rysunek 1. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Pomorza Zachodniego



źródło: IPPON – Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Powyższe uwarunkowania przestrzenne i komunikacyjne znalazły swoje odzwierciedlenie w ustanowionej w 2013 r. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)². Na system powiązań transportowych województwa tworzących sieć TEN-T składają się: drogi: S3 i A6 (sieć bazowa) oraz S6, S10 i S11 (sieć kompleksowa), linie kolejowe: E59 (towarowa sieć bazowa na odcinku od Świnoujścia, pasażerska – na odcinku od Szczecina) i C-E-59 (sieć kompleksowa) oraz linia nr 202 (sieć kompleksowa), a także Odrzańska Droga Wodna (sieć bazowa na odcinku od wejścia do kanału Odra-Hawela do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi). Elementami sieci bazowej śródlądowej i morskiej są porty w Szczecinie i w Świnoujściu, natomiast port w Policach jest elementem sieci kompleksowej. Lotnisko w Szczecinie-Goleniowie należy do bazowej sieci lotniczej. Ponadto Szczecin wskazano jako „węzeł miejski sieci bazowej”.

Uzupełnieniem podstawowego układu dróg krajowych łączących szczególnie mniejsze ośrodki z krajową siecią drogową, z innymi obszarami w województwie oraz sąsiednimi województwami i obszarami w sąsiednich landach Niemiec są drogi wojewódzkie.

Podstawowe znaczenie transportowe dla województwa zachodniopomorskiego pełni następująca infrastruktura należąca do sieci TEN-T:

a. Drogi krajowe (Rysunek 2. i Rysunek 6.):

- A6 granica państwa/Kołbaskowo – Szczecin,
- DK 3 Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica – Lubawka (na odcinkach S3),
- DK 6 Szczecin – Goleniów – Koszalin – Gdańsk (na odcinkach S6),
- DK 10 Lubieszyn – Szczecin – Bydgoszcz – Płońsk (na odcinkach S10),
- DK 11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań – Bytom (na odcinkach S11).

Sieć dróg szybkiego ruchu uzupełniają pozostałe drogi krajowe (nienależące do sieci TEN-T):

- DK 13 Szczecin – Przecław – Rosówek,
- DK 20 Stargard – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia,
- DK 22 Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Wałcz – Starogard Gd. – Malbork – Elbląg – Grzechotki,
- DK 23 Myślibórz – Sarbinowo,
- DK 25 Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica,
- DK 26 Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice,
- DK 31 Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice,
- DK 37 Darłowo – Karwice,
- DK 93 granica miasta Świnoujście – DK 3.

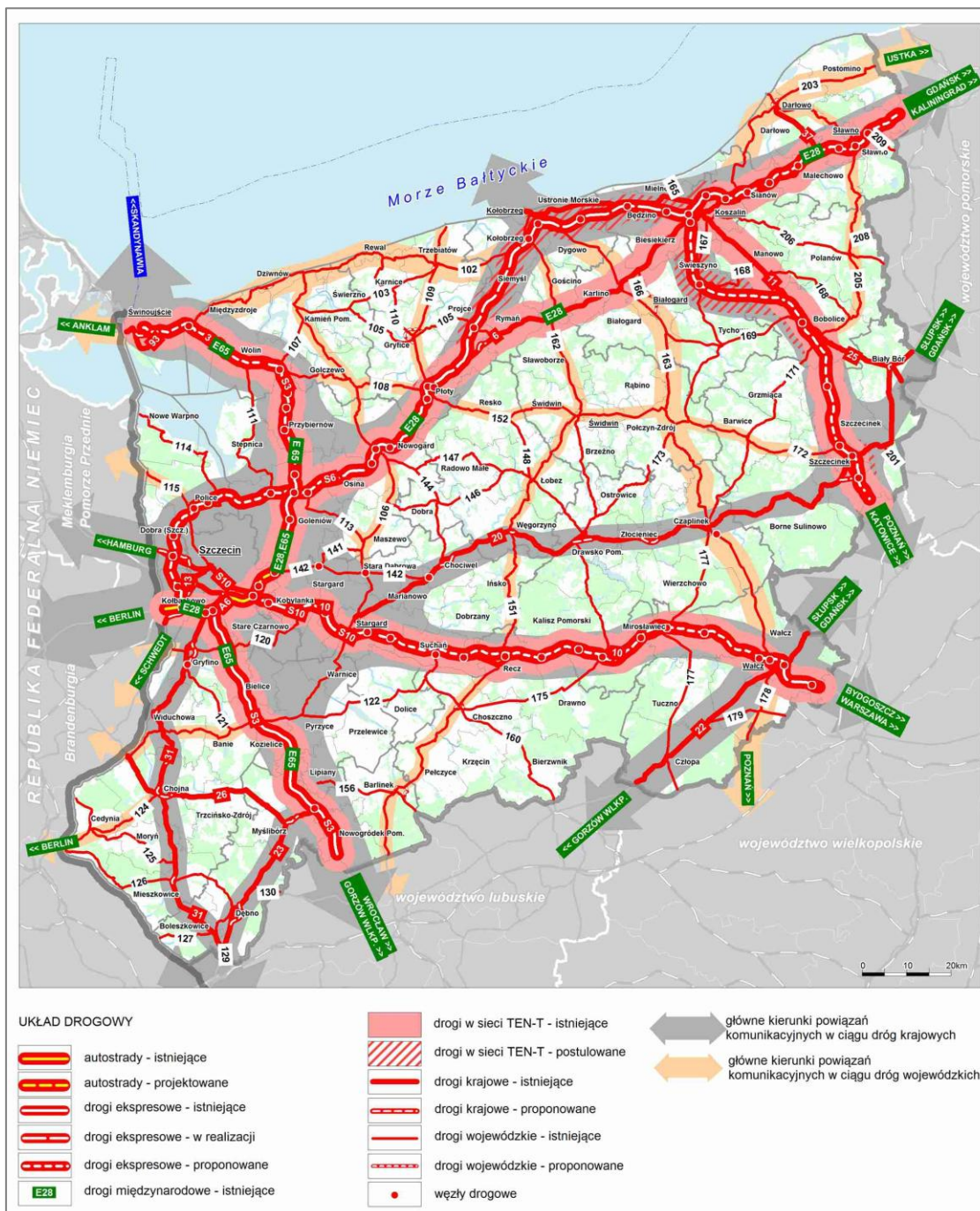
b. Linie kolejowe (Rysunek 3. i Rysunek 5.):

- tworzące ciąg Berlin – Szczecin – Trójmiasto – Elbląg – Królewiec:
 - linia kolejowa nr 202 (Gdańsk – Stargard),
 - linia kolejowa nr 409 (Szczecin – Szczecin Gumieńce).
- wchodzące w skład korytarza Bałtyk – Adriatyk, tworzące ciąg Malmö – Świnoujście – Szczecin – Poznań/Zielona Góra – Wrocław/ – Chałupki – Ostrawa – Wiedeń – Rijeka (E-59 dla ruchu pasażerskiego i C-E-59 dla ruchu towarowego):
 - linia kolejowa nr 273 (Wrocław – Zielona Góra – Szczecin),
 - linia kolejowa nr 351 (Poznań – Szczecin),

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, str. 1-128)

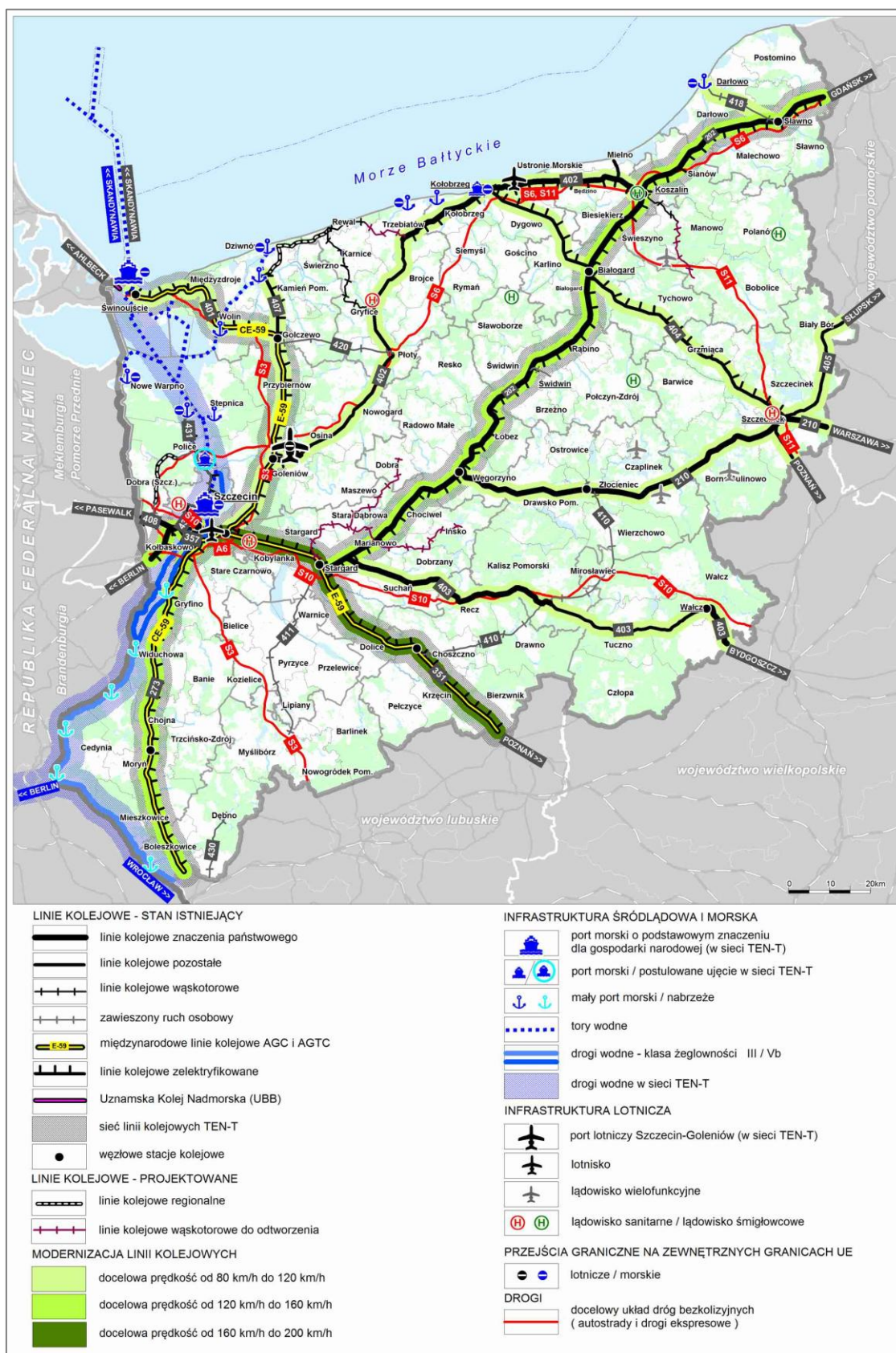
- linia kolejowa nr 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście),
- c. **Żegluga śródlądowa i porty morskie** (Rysunek 3. i Rysunek 4.):
 - rzeka Odra (od Zalewu Szczecińskiego do Kanału Odra – Sprewa),
 - porty morskie w Szczecinie, Świnoujściu i Policach.
- d. **Transport lotniczy** (Rysunek 3., Rysunek 5. i Rysunek 6.):
 - Port lotniczy Szczecin-Goleniów.

Rysunek 2. Województwo Zachodniopomorskie, infrastruktura transportowa – układ drogowy



źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Rysunek 3. Województwo Zachodniopomorskie, infrastruktura transportowa – kolejowa, lotnicza, morska i śródlądowa



źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Rysunek 4. Sieci kompleksowa i bazowa: Śródlądowe drogi wodne i porty



źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

**Rysunek 5. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze;
Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze**



źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Rysunek 6. Sieci kompleksowa i bazowa: Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze



źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

3.1. Transport drogowy

Województwo zachodniopomorskie pod względem długości dróg publicznych ogółem (19 692,3 km) znajduje się na 13. pozycji wśród województw, a pod względem gęstości sieci drogowej (60,2 km/100 km²) na pozycji 15.

Łączna długość dróg krajowych na terenie województwa (wg stanu na 31 grudnia 2014 r.) wynosi 1 138,5 km (razem z ulicami w ciągach dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu), w tym 135,1 km dróg ekspresowych i 25,3 km autostrad. Klasa i stan nawierzchni jest bardzo niezadowolający. Łączna długość dróg wojewódzkich wynosi 2 109,2 km.

W Polsce funkcje tranzytowe powinny pełnić drogi krajowe, natomiast w skali regionalnej – wojewódzkie. Drogi powiatowe powinny pełnić funkcje zbierająco-rozprowadzające, a drogi gminne funkcje dostępności. Optymalne pod względem funkcjonalnym i ekonomicznym ukształtowanie sieci drogowej i otaczającego drogi zagospodarowania terenu, wymaga budowania sieci hierarchicznej z kategoryzacją tworzących ją dróg. Ta sieć powinna być zintegrowana z siecią dróg dla pieszych i rowerzystów. Hierarchizacja sieci polega na tworzeniu sieci, w której występują drogi o wszystkich wymienionych funkcjach, odpowiednio połączone.

Do najistotniejszych dla rozwoju województwa zadań na sieci dróg krajowych, z racji istniejącego natężenia ruchu i konieczności zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników dróg, zaliczyć należy:

- dokończenie budowy autostrady A6 od węzła „Kijewo” do węzła „Rzęśnica”,

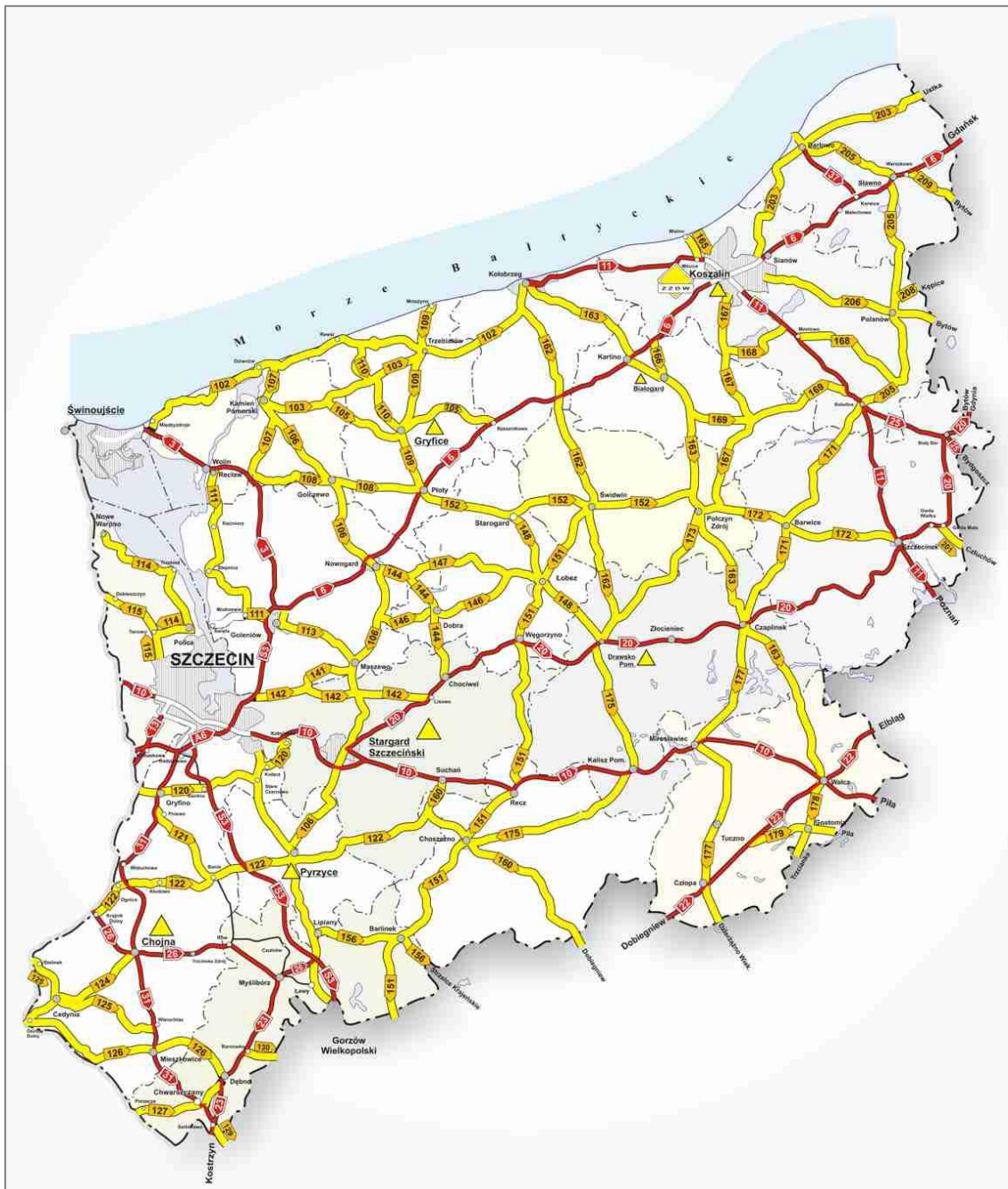
- dokończenie budowy drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Lubawka w ciągu korytarza transportowego CETC-ROUTE65, w tym dokończenie budowy odcinka Świnoujście – Szczecin (budowa obwodnicy Brzozowa, dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Miękowo; budowa odcinka Wolin – Troszyn; budowa odcinka Świnoujście – Wolin),
- modernizację drogi ekspresowej S3 na odcinku autostrada A6 – skrzyżowanie S3/S6,
- budowę drogi ekspresowej S6 relacji Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk,
- budowę zachodniego obejścia drogowego miasta Szczecina – jako przedłużenia drogi S6,
- budowę drugiej jezdni obwodnicy Kobyłanki, Morzyczyna i Zieleniewa w ciągu drogi krajowej nr 10 wraz z dostosowaniem drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej na całym przebiegu,
- budowę drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań – Tarnowskie Góry do parametrów drogi ekspresowej w korytarzu TEN-T,
- budowę stałego połączenia drogowego pod rzeką Świną w ciągu drogi krajowej nr 93,
- wybudowanie nowego odcinka drogi krajowej nr 13 od ronda Hakena w Szczecinie do Smętowic (z obejściem Warzymic i Przecławia).

Dla regionu ważne są powiązania transportowe ośrodków miejskich o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, a także stworzenie dogodnego układu zapewniającego transport odpowiadający społeczno-gospodarczym potrzebom województwa. Poprawa skomunikowania głównych obszarów wzrostu w województwie tj. Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarem Funkcjonalnym realizowana będzie od granicy RP w Kołbaskowie do Szczecina autostradą A6, zachodnią obwodnicą Szczecina i drogą S6 od Goleniowa do Koszalina oraz dalej w kierunku Trójmiasta.

Szczególnego traktowania wymaga poprawa zewnętrznej dostępności środkowej części Pomorza. Subregion ten charakteryzuje się nawarstwieniem wielu problemów społeczno-gospodarczych, takich jak wysokie bezrobocie strukturalne, ograniczona dostępność do rynków pracy i nauki, niska dostępność komunikacyjna, w tym bardzo słabe powiązania transportowe ze stolicą regionu i kraju. Działaniami stymulującymi rozwój tej części województwa będzie m.in. budowa drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg – Koszalin – Piła.

Drogi wojewódzkie na Pomorzu Zachodnim (Rysunek 7.) stanowią przede wszystkim uzupełnienie sieci transportowej dla dróg krajowych i zapewniają obsługę społeczno-gospodarczą regionu, w tym również ruchu turystycznego. Do dróg wojewódzkich mających znaczenie dla sprawnego funkcjonowania układu komunikacyjnego należą drogi: 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 120, 122, 124, 142, 152, 162, 163, 165, 172, 178, 203, 206.

Rysunek 7. Mapa sieci dróg wojewódzkich i krajowych, Województwo Zachodniopomorskie, podział na rejony dróg wojewódzkich



źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

3.2. Transport kolejowy

Sieć kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego charakteryzuje się dość niską gęstością ($5,3 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) w stosunku do średniej krajowej, wynoszącej $6,3 \text{ km}/100 \text{ km}^2$. Wynika to głównie z kształtu sieci osadniczej, ale jest także efektem działań wojennych w latach 1939-1945, w wyniku których część linii zdemontowano i po wojnie nie odbudowano, a także z likwidacji kilku linii kolejowych, przeprowadzonej przez PKP na przełomie XX i XXI wieku. Obecnie eksploatowane linie

kolejowe zapewniają w miarę sprawne przemieszczanie się pomiędzy największymi miastami województwa, komunikując je jednocześnie z mniejszymi ośrodkami, w tym z większością miast powiatowych.

W Planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa zachodniopomorskiego, przyjętego przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w 2014 roku określono sieć linii kolejowych, istotnych dla stabilnego funkcjonowania regionu, jego dostępności komunikacyjnej, spójności terytorialnej i społecznej. Zgodnie z ww. dokumentem do najważniejszych linii kolejowych zaliczają się:

- linia nr 202 Gdańsk – Gdynia – Słupsk – Koszalin – Stargard,
- linia nr 210 Chojnice – Szczecinek – Złocieniec – Runowo Pomorskie,
- linia nr 273 Wrocław – Głogów – Zielona Góra – Kostrzyn – Gryfino – Szczecin,
- linia nr 351 Poznań – Krzyż – Choszczno – Stargard– Szczecin,
- linia nr 401 Szczecin Dąbie – Goleniów – Świnoujście,
- linia nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Gryfice – Goleniów,
- linia nr 403 Piła – Wałcz – Ulikowo (Stargard),
- linie nr 404 i 405 będące fragmentem ciągu Poznań – Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg,
- linie nr 408 i 409 prowadzące ze Szczecina do granicy RP (i dalej do Hamburga i Berlina).

Wyżej wymienione linie kolejowe (poza linią nr 210) ujęte zostały także w Krajowym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Dokument ten został opracowany i zatwierdzony przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2012 r.

Dla dostępności wewnętrznej oraz z punktu widzenia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej regionu poza wymienionymi, za istotne uznać należy także linie regionalne, w niektórych przypadkach uruchamiane jedynie sezonowo lub obecnie w ogóle nieeksploatowane w ruchu pasażerskim. Zaliczają się do nich:

- linia nr 405 Szczecinek – Biały Bór – Słupsk,
- linia nr 406 Szczecin – Police – Trzebież Szczeciński,
- linia nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski,
- linia nr 410 Złocieniec – Kalisz Pomorski – Choszczno,
- linie nr 411 i 430 tworzące ciąg Stargard– Pyrzyce – Myślibórz – Kostrzyn,
- linia nr 418 Sławno – Darłowo,
- linia nr 420 Płoty – Wysoka Kamieńska,
- linia nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie.

Stan techniczny większości głównych linii kolejowych na terenie województwa jest dobry lub zadowalający. Część z nich (linie nr 351 i 273) przewidziana jest do kompleksowej modernizacji w latach 2016-2022, dzięki czemu skróceniu ulegnie czas przejazdu pomiędzy Szczecinem a Poznaniem, Zieloną Górą, Wrocławiem i innymi miastami w Polsce.

Znacznie gorzej przedstawia się stan techniczny linii znaczenia regionalnego, wśród których większość stanowią linie mocno zdekapitalizowane, wymagające pilnych inwestycji przywracających lub podnoszących ich pierwotne parametry eksploatacyjne. Spośród nich wymienić należy szczególnie linie: 210, 402, 403, 404, 405, 406 i 407.

3.2.1. Syntetyczny opis regionalnych linii kolejowych i infrastruktury kolejowej na obszarze województwa, wymagających inwestycji odtworzeniowych lub modernizacyjnych

Linia nr 210 Chojnice – Szczecinek – Runowo Pomorskie jest linią dwutorową, niezelektryfikowaną, której długość na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosi 99,4 km. Linia ta od wielu lat była pomijana przez zarządcę infrastruktury kolejowej przy opracowywaniu planów naprawczych i modernizacyjnych. W efekcie, obecny stan techniczny linii jest niedostateczny – prędkość maksymalna pociągów pasażerskich nie przekracza 60-80 km/h z licznymi ograniczeniami do 20-30 km/h z uwagi na stan wyeksploatowanych szyn i podkładów kolejowych, pochodzących jeszcze z lat 60-tych XX wieku, a także w obrębie mostów, przepustów i wiaduktów oraz niestrzeżonych skrzyżowań z drogami kołowymi. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 210 przedstawia Tabela 1.

Tabela 1. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 210 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
210	Chojnice – Runowo Pomorskie	1	-0,672	14,200	80
		1	14,200	149,730	60
		2	-0,672	14,200	80
		2	14,200	45,750	60
		2	60,428	61,947	60
		2	61,947	86,618	0
		2	86,618	126,740	60
		2	126,740	148,800	80
		2	148,800	149,270	40

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów jest linią jednotorową o długości 142 km w całości przebiegającą na terenie województwa zachodniopomorskiego. Linię zelektryfikowano na odcinku o długości 42,5 km Koszalin – Kołobrzeg, którym prowadzone są całoroczne przewozy międzywojewódzkie pociągami dalekobieżnymi, w tym ekspresowymi. W latach 2007-2013 linię na odcinku Kołobrzeg – Goleniów zmodernizowano ze środków RPO WZ, dzięki czemu znacznej poprawie uległy parametry eksploatacyjne tego odcinka, co pozwoliło na skrócenie czasu podróży o około 25 minut. Newralgicznym fragmentem linii nr 402 w dalszym ciągu pozostaje odcinek Koszalin – Kołobrzeg, na którym prędkość maksymalna pociągów wynosi 80 km/h, a jego przepustowość jest ograniczona przez dwa niesymetrycznie rozmieszczone posterunki ruchu, tj. stacje Mścice oraz Ustronie Morskie. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 402 przedstawia Tabela 2.

Tabela 2. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 402 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
402	Koszalin – Goleniów	1	-0,411	42,540	80
		1	42,540	141,495	120
		1	141,495	142,528	100

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 403 Piła – Wałcz – Ulikowo jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną, której długość na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosi 112,5 km. Linia została zrewitalizowana ze środków UE w ramach RPO WZ 2007-2013 dzięki czemu możliwe stało się uzyskanie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich na poziomie 100 km/h i uzyskanie czasów przejazdu konkurencyjnych wobec transportu drogowego. Jednakże ze względu na bardzo ograniczony budżet tej inwestycji, działania skoncentrowano głównie na odtworzeniu przejezdności linii, bez ingerencji w poprawę przepustowości, mocno ograniczonej przez wcześniej zlikwidowane posterunki ruchu. Krytycznym odcinkiem tej linii jest jednotorowy szlak o długości około 42 km Wałcz – Kalisz Pomorski, na którym wielokrotnie dochodziło do perturbacji w ruchu pociągów. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 403 przedstawia Tabela 3.

Tabela 3. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 403 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
403	Piła Północ – Ulikowo	1	-0,092	22,800	80
		1	22,800	125,481	100

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 404 Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg jest linią jednotorową, zelektryfikowaną, o długości 99,4 km, w całości przebiegającą przez obszar województwa zachodniopomorskiego. W połączeniu z linią nr 405 na odcinku Piła – Szczecinek oraz z linią nr 354 Poznań – Piła, linia nr 404 stanowi fragment dalekobieżnego ciągu Poznań – Kołobrzeg/Koszalin, stanowiącego o zewnętrznej dostępności Pomorza Środkowego z południowej i zachodniej części kraju. Stan techniczny tej linii kolejowej jest dostateczny – prędkości maksymalne pociągów pasażerskich wynoszą od 70 do 90 km/h, lecz występuje kilka lokalnych ograniczeń do 50 km/h. Nie ma natomiast ograniczeń co do nacisków osiowych, wobec czego ruch pociągów cargo nie jest w żaden sposób ograniczony. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 404 przedstawia Tabela 4.

Tabela 4. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 404 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
404	Szczecinek – Kołobrzeg	1	-0,288	30,900	90
		1	30,900	50,000	70
		1	50,000	99,515	90

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 405 Piła – Szczecinek – Słupsk – Ustka jest linią jednotorową, częściowo zelektryfikowaną (na odcinku Piła – Szczecinek) o całkowitej długości 192,3 km. Przebiega przez obszar trzech województw: wielkopolskiego, zachodniopomorskiego i pomorskiego. Przez obszar województwa zachodniopomorskiego przebiega około 45 km fragment linii, który na odcinku Turowo Pomorskie – Szczecinek jest zelektryfikowany i stanowi część dalekobieżnego ciągu Poznań – Szczecinek – Kołobrzeg. Natomiast na odcinku Szczecinek – Biały Bór linia jest niezelektryfikowana i wykorzystywana wyłącznie przez pociągi regionalne relacji Szczecinek – Słupsk.

Stan techniczny obu odcinków linii nr 405 jest odmienny. Na odcinku Turowo Pomorskie – Szczecinek prędkość maksymalna pociągów pasażerskich wynosi 100 km/h bez lokalnych ograniczeń prędkości, natomiast na odcinku Szczecinek – Biały Bór prędkość maksymalna wynosi 90 km/h z ograniczeniami do 40-50 km/h, szczególnie w obrębie niestrzeżonych skrzyżowań z drogami kołowymi. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 405 przedstawia Tabela 5.

Tabela 5. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 405 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
405	Piła Główna – Ustka	1	57,709	60,550	80
		1	60,550	70,200	100
		1	70,200	98,074	90

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 406 Szczecin Główny – Police – Trzebież Szczeciński jest linią zelektryfikowaną, częściowo dwutorową i w całości przebiegającą przez teren województwa zachodniopomorskiego. Linią obecnie nie prowadzi się ruchu pasażerskiego. Jest ona wykorzystywana wyłącznie dla ruchu towarowego. Stan techniczny linii jest zły i zaspokaja jedynie minimalne wymagania dla obsługi ruchu towarowego, a od lat nieużywana infrastruktura pasażerska jest w większości zdewastowana. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 406 przedstawia Tabela 6.

Tabela 6. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 406 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
406	Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński	1	-0,089	4,500	50
		1	4,500	8,950	40
		1	8,950	13,525	0
		1	13,525	18,620	60
		1	18,620	22,450	0
		1	22,450	28,300	40
		1	28,300	34,600	50
		1	34,600	37,058	30
		2	3,470	4,500	50
		2	4,500	8,873	40
		2	8,873	23,750	70

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

Linia nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski jest zelektryfikowaną linią jednotorową długości 17 km w całości położoną na terenie województwa zachodniopomorskiego. Wykorzystywana jest wyłącznie do obsługi ruchu regionalnego w relacji Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski. Jej stan techniczny pozwala pociągom pasażerskim na rozwijanie prędkości maksymalnej nie wyższej niż 60-80 km/h. Zważywszy na niewielką długość linii, stan ten można uznać przejściowo za zadowalający. Szczegółowy wykaz obowiązujących prędkości maksymalnych (bez uwzględnienia lokalnych ograniczeń prędkości) dla pociągów pasażerskich na linii nr 404 przedstawia Tabela 7.

Tabela 7. Wykaz maksymalnych prędkości na linii nr 407 dla pociągów pasażerskich

Nr linii	Nazwa linii	Tor	km początku	km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
407	Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski	1	-0,434	8,400	80
		1	8,400	17,100	60

źródło: PKP PLK S.A. – Załącznik nr 2.1 do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/16

3.2.2. Punkty odprawy podróżnych

Największy zakres obsługi podróżnych zapewniają dworce w obrębie stacji położonych w dużych miastach, gdzie z reguły oprócz kupna biletów istnieje możliwość skorzystania z toalet, zrobienia zakupów lub skorzystania z oferty gastronomicznej. Jednak nawet tam, ze względu na brak inwestycji, standard obsługi jest raczej niski. Wyjątków od tej reguły w województwie zachodniopomorskim jak dotąd jest jedynie kilka i dotyczą one dworców wyremontowanych lub zmodernizowanych w ciągu ostatnich kilku lat, czyli dworców w: Białogardzie, Sławnie,

Choszczynie, Karlinie, Drawsku Pomorskim, Gryfinie Kołobrzegu i Świnoujściu a także zakończonego w 2016 roku pierwszego etapu modernizacji i rozbudowy dworca w Szczecinie. W dalszej kolejności powinny zostać przebudowane dworce w Goleniowie i Wałczu, które zostały przejęte przez tamtejsze samorządy. Na kompleksową modernizację ciągle czekają bardzo ważne dworce w Koszalinie, Stargardzie, Szczecinku oraz inne w mniejszych miastach Pomorza Zachodniego.

W województwie zachodniopomorskim w zasadzie nie istnieje ani jedno zintegrowane centrum komunikacyjne (ZCK) umożliwiające zakup biletów przewoźników różnych gałęzi transportu pasażerskiego, przesiadki typu door to door, np. z autobusu do pociągu, zrobienie drobnych zakupów, czy bezpieczne zaparkowanie roweru lub samochodu. Mało tego, brak jest centrum integrującego różne gałęzie komunikacji miejskiej w Szczecinie – stolicy województwa. Jak pokazują doświadczenia krajów i miast, w których transport publiczny od lat funkcjonuje na wysokim poziomie, tego typu infrastruktura jest niezbędna dla poprawy atrakcyjności, konkurencyjności oraz wygody transportu publicznego, zarówno w odniesieniu do transportu regionalnego, jak i do komunikacji miejskiej.

Funkcję quasi ZCK w wielu przypadkach pełnią dworce kolejowe położone w sąsiedztwie dworców autobusowych. Tak jest m.in. w Koszalinie, Białogardzie, Kołobrzegu, Goleniowie, Nowogardzie, Świdwinie, Łobzie, Wałczu, Świnoujściu czy Złocięcu. Częstym problemem stojącym w sprzeczności z tą ideą bywa usytuowanie dworców kolejowych z dala od centrum miejscowości, np. w: Czaplinku, Kaliszu Pomorskim czy Sławnie oraz lokalizacja dworców autobusowych z dala od dworca kolejowego nawet jeśli ten jest dobrze usytuowany w stosunku do centrum danej miejscowości, np. w: Gryficach, Szczecinku, Drawsku Pomorskim, Szczecinie.

3.2.3. Tabor kolejowy do obsługi ruchu regionalnego – stan aktualny

W 2004 roku Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego dokonał pierwszych zakupów nowych pojazdów szynowych do obsługi ruchu regionalnego na liniach niezelektryfikowanych, a w kolejnych latach kontynuował to działanie w miarę posiadanych możliwości finansowych. Ponadto w 2012 roku podjęto decyzję o odkupieniu od spółki Przewozy Regionalne najpierw siedmiu, a następnie kolejnych dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, z przeznaczeniem do kompleksowej modernizacji i wykorzystywania na liniach zelektryfikowanych wewnątrz województwa. Część z zakupionych pojazdów już zmodernizowano, a część z nich jest w trakcie modernizacji. Dzięki powyższym działaniom Województwo Zachodniopomorskie dysponuje znaczną liczbą nowoczesnych pociągów regionalnych. Flota ta składa się z następujących pojazdów:

- tabor o napędzie spalinowym (do obsługi linii niezelektryfikowanych):
 - 4 szynobusy o pojemności 50-70 osób (pojazdy serii SA103 i SA109) z 2004 i 2005 roku,
 - 12 zespołów trakcyjnych serii SA136 „Atribo” o pojemności 157 miejsc siedzących z lat 2010-2012,
 - 2 zespoły trakcyjne serii SA139 „Link” o pojemności 102 miejsc siedzących z 2012 i 2013 roku;
- tabor o napędzie elektrycznym (do obsługi linii zelektryfikowanych):
 - 13 zespołów trakcyjnych serii ED78 „Impuls” o pojemności 208 miejsc siedzących z lat 2013-2015,
 - 10 zespołów trakcyjnych serii EN57AL o pojemności 180 miejsc siedzących, odkupionych od PR, a następnie zmodernizowanych w latach 2012-2015,

- 7 zespołów trakcyjnych serii EN57 odkupionych od PR w trakcie modernizacji.

Obecnie liczba sztuk taboru spalinowego będącego własnością samorządu województwa uniemożliwia poprawę częstotliwości kursowania pociągów na najbardziej obciążonych odcinkach obsługi. Z tego względu należy rozważyć możliwość zakupu 4-5 nowych spalinowych zespołów trakcyjnych o pojemności około 150 miejsc, które pozwoliłyby wyeliminować zatłoczenie w niektórych pociągach, a z drugiej strony zapewniłyby możliwość poprawy częstotliwości kursowania pociągów oraz zapewniłyby niezbędną rezerwę taboru na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, jak awarie, wypadki, itp.

Elektryczne zespoły trakcyjne posiadane przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego są w stanie zapewnić jedynie około 40% rozkładowego zapotrzebowania na tabor do obsługi połączeń regionalnych na liniach zelektryfikowanych wewnątrz województwa, dlatego większość pociągów w dalszym ciągu obsługiwana jest przestarzałymi konstrukcyjnie, niezmmodernizowanymi jednostkami serii EN57, należącymi do spółki Przewozy Regionalne. Natomiast na potrzeby obsługi relacji międzywojewódzkich kupiono, przy dofinansowaniu z POIŚ, 13 sztuk EZT-ów serii ED78 „Impuls”, które wykorzystywane są na połączeniach ze Szczecina i Świnoujścia do Poznania i Słupska.

3.3. Transport morski

Bogate zasoby wodne Województwa Zachodniopomorskiego oraz możliwości wynikające z ich efektywnego zagospodarowania stanowią jedną z głównych osi polityki rozwoju społeczno-gospodarczego Pomorza Zachodniego. Najważniejszymi portami województwa, ale również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty w Szczecinie i Świnoujściu. Kolejnym w hierarchii pod względem wielkości obrotów jest port Police. Spośród pozostałych portów: Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo (położonych nad otwartym morzem), Wolin, Kamień Pomorski (nad Zalewem Kamieńskim) oraz Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica i Lubin (nad Zalewem Szczecińskim) zdecydowanie wyróżnia się Kołobrzeg, będący największym portem handlowym na środkowym wybrzeżu. Porty Szczecina, Świnoujścia i Polic rozwijają głównie funkcję transportową i dystrybucyjno-logistyczną, a ze względu na wielkość przeładunków są jednymi z wiodących portów morskich w Polsce. W pozostałych portach i przystaniach dominuje funkcja turystyczna i rybacka. Porty w Szczecinie i w Świnoujściu tworzą jeden z największych w regionie Morza Bałtyckiego zespół portowy, który jest najbliższym dużym zapleczem gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski.

Dostęp od strony lądu do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 (S3) i magistralna linia kolejowa 401 (E59/CE59). Do portu w Szczecinie dostęp zapewnia droga krajowa nr 10 (S10) wraz z drogami nr 3 (S3), nr 6 (A6 i S6) oraz linie kolejowe nr 273 (CE59), 351 (E59) i 401 (E59/CE59). Stan techniczny, parametry, głębokości i wyposażenie w infrastrukturę techniczną torów i śródlądowych dróg wodnych stanowi równie istotny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju portów, co infrastruktura transportowa zapewniająca dostęp od strony lądu. Dostęp od strony wody do portów w Świnoujściu i Szczecinie zapewniają tory wodne na wewnętrznych wodach morskich i śródlądowe drogi wodne Odrzańskiej Drogi Wodnej. Od strony morza do portu w Świnoujściu prowadzą na Zatoce Pomorskiej dwa tory wodne: tor podejściowy o długości 25,2 km, szerokości w dnie 240 m i głębokości technicznej 14,5 m oraz tor podejściowy północny o długości 35,5 km, szerokościach w dnie 180-220 m i głębokości technicznej 14,3 m. Głębokości kotwicowisk

wahają się od 9 do 19 metrów. Ze Świnoujścia do Szczecina prowadzi przez Zalew Szczeciński podejściowy tor wodny o głębokości 10,5 m i długości 67,7 km.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście dysponuje nabrzeżami o łącznej długości 19,123 km. Fundamentalnym dla przyszłości zespołu portów zadaniem jest pogłębienie i utrzymanie odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym jak dla cieśnin duńskich tj. 15 m. Oznacza to również, że podwodne instalacje, przede wszystkim gazociąg północny z Rosji do Niemiec, powinny być ułożone na głębokości co najmniej 17 m, aby nie stanowić przeszkody w dostępie do portów dla statków o zanurzeniu 15 m. Głębokość toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina powinna wynosić co najmniej 12,5 m, szczególnie że parametry innych portów bałtyckich są konkurencyjne (Gdynia – 13 m, Rostock i Gdańsk – 14,5 m). Inwestycje w tym zakresie zostały przewidziane w najnowszej krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i w jej Dokumencie Implementacyjnym.

Jednym z głównych elementów portu w Świnoujściu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, przede wszystkim węgiel, zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla polskich, czeskich i słowackich hut oraz kruszywa budowlane. Terminal obsługuje statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m. Kolejnym istotnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest terminal promowy wyposażony w sześć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do/ze Szwecji. W Świnoujściu, w oparciu o kapitał zagraniczny, powstał nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton. Natomiast nowy elewator zbożowy przy świnoujskim Nabrzeżu Chemików wybuduje krajowa firma. Budowa magazynu o potencjale składowym 82,5 tys. ton zboża i innych produktów agro ma zakończyć się we wrześniu 2017 roku. Szacuje się, że dzięki tym dwóm inwestycjom przeładunki produktów rolnych w Świnoujściu w zwiększą się o około 1,5 mln ton rocznie.

Największą Polską inwestycją portową ostatnich lat jest oddany do użytku w 2016 roku świnoujski Terminal LNG czyli port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego (zbudowany wraz z falochronem i portem zewnętrznym). Budowa terminalu LNG została uznana przez Radę Ministrów za inwestycję strategiczną dla Polski, ze względu na możliwość odbioru skroplonego gazu ziemnego drogą morską z dowolnego kierunku na świecie, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju. „Gazoport” pozwala na regazyfikację do 5 mld m³ gazu ziemnego rocznie, z możliwością rozbudowy i zwiększenia zdolności regazyfikacyjnej do 7,5 mld m³.

Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche, takie jak węgiel, koks, rudy, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła, ropa i przetwory naftowe.

Obecnie całkowite zanurzenie statków wchodzących do portu nie może przekraczać 9,15 m, a maksymalna nośność 61 tys. ton. Przy zachowaniu szczególnych reżimów, zgodę na wejście lub wyjście z portu otrzymują statki o parametrach przekraczających dopuszczalne. Ważniejszymi terminalami i bazami przeładunkowymi są: cztery elewatory zbożowe, w tym największy na polskim

wybrzeżu elewator „Ewa”, osiem chłodni składowych, specjalizujących się głównie w składowaniu ryby mrożonej, dwie bazy przeładunku paliw, terminal węglowy z wywrotnicą wagonową, dwie bazy kontenerowe, w tym jeden terminal ze zdolnością przeładunkową 200 000 TEU rocznie.

Port Morski w Policach jest trzecim co do wielkości obsłużonej masy ładunkowej portem województwie zachodniopomorskim i piątym w Polsce. Port ten dysponuje specjalistycznymi bazami do obsługi surowców fosforonośnych, amoniaku, kwasu siarkowego oraz nawozów sztucznych. Port składa się z czterech części: terminalu morskiego, portu barkowego, stanowiska przeładunkowego „Mijanka” oraz terminalu w Jasienicy na rzece Gunica, który obecnie jest użytkowany do postoju jednostek śródlądowych, a prowadzące do niego drogi wodne, są wykorzystywane do żeglugi komercyjnej oraz turystycznej.

Część morska portu to dwustanowiskowe nabrzeże o długości 415 metrów. Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m i pozwala na przyjmowanie statków o długości 160 m i zanurzeniu 9,15 m lub długości 206 m i zanurzeniu 8,15 m. Port Barkowy posiada nabrzeże o głębokości eksploatacyjnej 4,5 metra i obsługuje barki i statki o długości do 120 m i zanurzeniu 4 m (około 3 000 DWT). Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” to nabrzeże o długości 200 m, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych i pozwalające na obsługę statków o długości do 140 m.

Do portów o znaczeniu regionalnym zaliczają się porty w Kołobrzegu i Darłowie. Port w Kołobrzegu jest największym portem rybackim w województwie. Obecnie umożliwia obsługę statków o długości do 100 metrów oraz zanurzeniu do 4,7 m. Łączna powierzchnia terenów składowych wynosi ok. 50 tys. m², powierzchnia magazynów ok. 5 tys. m², a pojemność dwóch elewatorów zbożowych ok. 6 tys. ton. Główne funkcje kołobrzesckiego portu to:

- transportowa związana z obrotem towarowym i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów,
- turystyczno-rekreacyjna wiążąca się z obsługą pasażerskiego ruchu międzynarodowego oraz statków pasażerskich, jednostek pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, jachtingu i różnych form uprawiania sportów wodnych i rekreacji,
- przemysłowa wiążąca się z wykonywaniem na terenach portowych działalności przemysłowej (remonty i budowa małych jednostek pływających oraz remonty sprzętu połowowego),
- obsługa rybołówstwa bałtyckiego obejmująca przeładunek, magazynowanie i przetwórstwo rybne dla kutrów i łodzi rybackich cumujących w porcie.

Port w Darłowie jest portem handlowo-rybackim, składającym się z dwóch osobnych części. Pierwsza, zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie morza, z falochronami, wejściem do portu, Awanportem i Basenem Rybackim, druga natomiast położona jest w głębi lądu, w skład której wchodzi obrotownia portowa i basen przemysłowy. Obie części połączone są kanałem portowym o długości 2,5 km i głębokości żeglownej 5,5 m. Do portu mogą zawijać statki o maksymalnym zanurzeniu do 4 m i długości do 75 m; dopuszczalne są większe jednostki za zgodą Kapitanatu Portu. Wszystkie Jednostki powyżej 40 m długości zobowiązane są korzystać z usług pilotażowych. Port świadczy głównie usługi: przeładunkowe w obrocie krajowym i zagranicznym; skup, składowanie, przetwórstwo i sprzedaż ryb morskich; remonty i konserwacje kadłubów i silników okrętowych; usługi dla jednostek sportowo-rekreacyjnych. W porcie przeładowuje się głównie ładunki masowe: nawozy sztuczne, rzepak, żyto, śrutę rzepakową, makuchy rzepaczne i pszenicę.

3.4. Transport wodny śródlądowy

Głównym śródlądowym szlakiem żeglugowym województwa jest Odrzańska Droga Wodna (ODW). Stanowi ona naturalne połączenie krajów skandynawskich przez porty ujścia Odry w Świnoujściu, Policach i Szczecinie z krajami Europy południowej. ODW jest elementem ukształtowanego w procesie historycznym odrzańskiego korytarza transportowego, funkcjonalnie związanego z obsługą wymiany towarowej, obecnie funkcjonującego jako element Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Korytarz ten wiąże aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, a przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych.

Według polskiej klasyfikacji, rzeka Odra w obrębie województwa zachodniopomorskiego, tj. od ujścia rzeki Warty w Kostrzynie (km 617,6) do Ognicy (km 697,0) posiada III klasę drogi wodnej, natomiast od Ognicy w kierunku północnym wszystkie drogi wodne zaliczone zostały do najwyższej, tj. Vb klasy dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Na odcinku rzeki zaliczonym do III klasy drogi wodnej do najistotniejszych utrudnień w ruchu żeglugowym należą zbyt małe głębokości tranzytowe, zmienne w zależności od wodności danego roku, czy okresu sezonu nawigacyjnego, a na pozostałych drogach wodnych przesłity pionowe i poziome przesęły żeglugowych mostów szczecińskiego węzła wodnego, które ograniczają, a czasami uniemożliwiają statkom żeglugi śródlądowej dostęp do portu szczecińskiego oraz pozostałych portów ujścia Odry. Są to: most kolejowy (z przesłem obrotowym), usytuowany w km 35,59 rzeki Odry Zachodniej; most drogowy „Portowy”, zlokalizowany w km 4,0 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesłem obrotowym), usytuowany w km 4,4 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesłem zwodzonym), zlokalizowany w km 733,7 rzeki Regalicy. Dwa z wymienionych mostów na Odrze Zachodniej oraz most kolejowy na Parnicy, po kolejnych remontach posiadają unieruchomione przesłata zwodzone oraz obrotowe i są eksploatowane jako mosty stałe. Głębokości tranzytowe przekopu Klucz-Ustowo i jeziora Dąbie nie odpowiadają parametrom klasyfikacyjnym śródlądowej drogi wodnej klasy Vb (głębokość wymagana 2,8 m; głębokość istniejąca 2,5 m).

Z uwagi na parametry eksploatacyjne granicznego i dolnego odcinka rzeki Odry, maksymalne wymiary pojedynczych statków z własnym napędem nie mogą przekraczać 82,0 m długości i 11,45 m szerokości, a w przypadku zestawów pchanych 156,0 m długości i 11,45 m szerokości.

W obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Świnoujście-Szczecin, łączący porty morskie w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych. Całkowita długość toru wodnego Świnoujście-Szczecin wynosi 68,0 km, a jego parametry eksploatacyjne oraz akwenów portowych utrzymywane są w większości w sposób sztuczny.

Wspieranie i wzmocnienie pozycji żeglugi oraz modernizacja infrastruktury na ODW może przyczynić się do sukcesywnego rozwoju tej gałęzi transportu w kraju. Koncepcja ta zgodna jest z przesłankami polityki Unii Europejskiej, która docenia liczne zalety tej gałęzi transportu tj.: proekologiczny charakter, duży potencjał jednorazowy (duże przestrzenie ładunkowe), bezpieczeństwo transportu oraz niezawodność i terminowość.

3.5. Transport intermodalny

Transport intermodalny ze względu na swoją funkcjonalność zaczyna odgrywać dominującą rolę w wymianie towarowej. Zastosowanie jednostek intermodalnych umożliwia w szczególności integrację procesów transportowych, usprawnienie wymiany międzynarodowej oraz powstanie zwartych systemów transportowych. Proces transportowy drogą lądowo-morską wymaga silnych działań integracyjnych. Wynika to z jego przebiegu w dwóch różnych środowiskach geograficznych, międzynarodowego charakteru, konieczności powiązania dużej liczby ogniw należących do różnych gałęzi transportu oraz z wysokiej kapitałochłonności zaangażowanych elementów.

Współczesne wymagania użytkowników transportu oczekujących kompleksowej obsługi na całej drodze przemieszczania ładunków, presja obniżania kosztów i wzrostu poziomu jakości, skracanie czasu przemieszczania ładunków jak i stymulowanie działań zmierzających do przenoszenia ładunków z dróg na alternatywne, bardziej przyjazne dla środowiska i człowieka gałęzie transportowe przyczyniają się do tworzenia lądowo-morskich łańcuchów transportowych wykraczających poza obręb jednej gałęzi transportowej.

Atutem w rozwoju lądowo-morskich połączeń transportowych Województwa jest Odrzańska Droga Wodna, która jako element europejskiego systemu transportowego, może w przyszłości w znaczący sposób wzmocnić zaplecze transportowe regionów położonych wzdłuż jej szlaku, przyczyniając się do rozwoju transportu multimodalnego w kraju. Zarówno Polska, jak i Pomorze Zachodnie posiadają niewykorzystane jeszcze rezerwy możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Duża gęstość krajowych linii kolejowych, możliwości rozwoju polskich portów morskich, które są w stanie świadczyć wysokiej jakości usługi przeładunkowo-składowe oraz potencjał żeglugowy Odrzańskiej Drogi Wodnej to główne czynniki determinujące przyszłość zrównoważonego polskiego systemu transportowego. Aby Odrzańska Droga Wodna mogła stanowić alternatywną gałąź transportu ładunków konieczne są inwestycje, które dostosują jej parametry hydrotechniczne odpowiadające IV/V klasie żeglowności. Poprawa warunków żeglugowych na Odrze, stworzy szansę wzrostu przewozów w komunikacji międzynarodowej towarów masowych, w tym: węgla kamiennego, kruszyw, cementu, nawozów, ale przede wszystkim takich jak kontenery i ładunki ponadgabarytowe.

Dla poprawy konkurencyjności portów w Szczecinie i w Świnoujściu, podstawowe znaczenie ma poprawa dostępności komunikacyjnej portów od strony morza. Dlatego należy w szczególności pogłębić tor wodny Świnoujście-Szczecin na całej długości do głębokości 12,5 m, który umożliwi dalszy rozwój potencjału bazy kontenerowej w Szczecińskim porcie. Ponadto należy kontynuować działania mające zapewnić pogłębienie toru podejściowego do Świnoujścia do 17,5 m.

3.6. Transport lotniczy

System transportu lotniczego w województwie zachodniopomorskim tworzy jeden regionalny międzynarodowy port lotniczy Szczecin-Goleniów oraz kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, częściowo lub całkowicie wyłączonych z ruchu. Port lotniczy Szczecin-Goleniów należy do podstawowej sieci 8 lotnisk w kraju, i jest wpisany jest do sieci TEN-T.

Port lotniczy Szczecin-Goleniów położony jest w odległości 45 km od centrum Szczecina oraz 5 km od Goleniowa. Dostęp do portu zapewniają drogi krajowe nr 3 i 6, a czas dojazdu z centrum Szczecina wynosi ok. 45 min. W 2013 roku uruchomiono połączenie szynowe wychodzące od linii kolejowej nr 402 (Koszalin – Goleniów) nową linią oznaczoną numerem 434 (Mosty – Port lotniczy

Szczecin-Goleniów), które znacznie skraca czas dojazdu z centrum Szczecina. Port w Szczecinie-Goleniowie swoim zasięgiem obejmuje nie tylko Województwo Zachodniopomorskie, ale także północną część Województwa Lubuskiego oraz graniczące z polską powiaty północno-wschodnich Niemiec, których mieszkańcy odlatują ze Szczecina-Goleniowa głównie do Skandynawii.

Na konkurencyjność portu lotniczego w Szczecinie-Goleniowie wpływ ma przede wszystkim jego dobra dostępność transportowa, zarówno poprzez połączenia drogowe, jak i kolejowe. Kluczowe dla rozwoju portu lotniczego są drogi krajowe nr 3 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica – Lubawka) i nr 6 (Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdańsk). Droga krajowa nr 3 na części odcinków jest już drogą ekspresową – np. w roku 2010 oddano do użytku odcinek Szczecin – Gorzów Wlkp. Na poprawę konkurencyjności Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów wpłyną również przyszłe prace budowlane, mające na celu dostosowanie do parametrów dróg szybkiego ruchu całych przebiegów dróg krajowych nr 3 i 6. Ponadto dostępność transportowa Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów poprawiła się dzięki wykonanym już modernizacjom na niektórych odcinkach linii kolejowej E20 w kierunku Warszawy, a w latach następnych planowane są kolejne inwestycje na połączeniach Szczecin – Poznań, jak również Poznań – Warszawa.

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju portu lotniczego w Goleniowie jest jego relatywnie bliskie położenie w stosunku do niemieckich lotnisk. Lotniska berlińskie (SXF-Schönefeld i TXL-Tegel), a docelowo budowany Port lotniczy Berlin-Brandenburg im. Willy'ego Brandta (BER), przy ich rozbudowanej sieci połączeń o szerokim zasięgu globalnym i dogodnym połączeniu autostradowym ze Szczecinem (dojazd autostradami A6 i A11 zajmuje około 2 godzin), przejmują i obsługują znaczną część międzynarodowego ruchu pasażerskiego z Zachodniej Polski, w tym głównie z Pomorza Zachodniego. Na korzyść lotniska Szczecin-Goleniów przemawia położenie w strefie wybrzeża południowego Bałtyku, co umożliwia obsługę rejonów o dużych walorach turystycznych i uzdrowiskowych. Dotyczy to ruchu zarówno krajowego, jak i międzynarodowego z kierunku Skandynawii i Wysp Brytyjskich.

Aktualnie z lotniska Szczecin-Goleniów realizowane są połączenia do: Bergen, Dublina, Edynburga, Londynu Luton, Londynu Stansted, Liverpoolu, Oslo Gardemoen, Oslo Rygge, Oslo Torp, Stavanger, Warszawy (linie regularne) oraz Grecji (czartery). Transport lotniczy stanowi dla Województwa jeden z kluczowych obszarów zainteresowania. Jego rozwój, także w odniesieniu do przewozów cargo, wpływa na przyspieszenie rozwoju gospodarczego oraz wzrost jakości życia i mobilności mieszkańców. Dlatego istotny jest rozwój siatki połączeń w układzie krajowym i międzynarodowym. Kierunki tych połączeń determinowane są potrzebą mieszkańców i zasadami obowiązującymi na rynku transportowym. Uzupełnieniem obecnej oferty portu w Szczecinie-Goleniowie powinny być połączenia krajowe do: Krakowa, Wrocławia, Katowic i Gdańska oraz więcej połączeń ze stolicami i dużymi hubami Europy Zachodniej, w tym z: Rzymem, Paryżem, Frankfurt nad Menem, Barceloną, Amsterdamem oraz Kopenhagą. Ponadto dla zwiększenia dostępności usług lotniczych ważny jest rozwój małych lotnisk umożliwiających ruch biznesowy i turystyczny.

Na lotnisku Portu lotniczego Szczecin-Goleniów znajduje się 5 stanowisk postojowych dla samolotów kategorii A, B i C. Droga startowa (2 500 x 60 m) wyposażona jest w system ILS. Lotnisko nie jest wyposażone w radar zbliżania, które jest objęte kontrolą proceduralną. W dwóch salach przylotowych oddzielających ruch krajowy od zagranicznego w ciągu godziny można dokonać odprawy do 500 osób.

3.7. Diagnoza infrastruktury transportowej w obszarach funkcjonalnych Szczecina i Koszalina

3.7.1. Instrument ZIT w województwie zachodniopomorskim

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) są jednym z proponowanych instrumentów realizacji wymiaru terytorialnego polityki rozwoju, a jego nadrzędnym celem jest zwiększenie zaangażowania JST z obszaru charakteryzującego się powiązaniami funkcjonalnymi, wspólnym potencjałem oraz takimi problemami, na rzecz wdrożenia spójnych i komplementarnych projektów realizujących wspólną wizję rozwojową. Formuła ZIT sprzyja poprawie efektywności poniesionych nakładów oraz zwiększeniu efektów oddziaływania realizowanych wspólnie przedsięwzięć. Samorządy chcące wdrażać ZIT są zobligowane do sformalizowania swojej współpracy, wskazania podmiotu reprezentującego oraz do przygotowania wspólnej zintegrowanej strategii rozwoju terytorialnego całego obszaru, tzw. strategii ZIT zawierającej m.in. cele rozwojowe wspólne dla całego obszaru oraz listę przedsięwzięć strategicznych niezbędnych dla kompleksowej realizacji założonych celów. Wymogi te, wynikające z przepisów prawa³ oraz wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego mają na celu stworzenie spójnych, trwałych i efektywnych zasad długofalowej współpracy samorządów, kontynuowanej również po 2020 roku.

W województwie zachodniopomorskim narzędzie ZIT dedykowane jest głównym ośrodkom wzrostu i obszarom dyfuzji procesów rozwojowych, tj. obszarom funkcjonalnym Szczecina i Koszalina. Wsparcie ma na celu zarówno wzmocnienie konkurencyjnej pozycji Szczecina i Koszalina jako ośrodków wzrostu i innowacji, jak też wzmocnienie wielowymiarowych powiązań funkcjonalnych obszarów sprzyjające rozbudowie potencjału ekonomicznego oraz poprawie jakości życia mieszkańców, a w konsekwencji rozszerzenie zasięgu oddziaływania procesów rozwojowych na obszary sąsiadujące.

3.7.2. Szczeciński Obszar Metropolitalny

Dokumentem wyznaczającym ramy dla wdrożenia mechanizmu ZIT na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM⁴. Układ celów strategicznych oraz priorytetów i planowanych działań zawarty w Strategii ZIT SOM wypracowany został w oparciu o przeprowadzoną diagnozę i analizę obszarów problemowych SOM. Jednocześnie szeroki kontekst priorytetów i celów rozwojowych został wypracowany i przedstawiony w wielosektorowej Strategii rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego⁵.

SOM charakteryzuje rozległa, policentryczna struktura funkcjonalno-przestrzenna, ze Szczecinem, w którym krzyżują się ważne drogi transportowe i korytarze transportowe o charakterze intermodalnym. Zróżnicowana jest dostępność sieci transportowej dla mieszkańców poszczególnych gmin. Utrudniony dostęp do krajowej sieci drogowej i kolejowej mają przede wszystkim gminy: Nowe Warpno, Police i Stepnica, natomiast jedyną gminą w SOM nie mającą w pełni stałego dostępu do krajowej sieci drogowej jest położone na wyspach Uznam, Wolin i Karsibór miasto Świnoujście, gdzie komunikacja pomiędzy wyspami odbywa się tylko przeprawami promowymi. Gminy SOM leżące nad Zalewem Szczecińskim, pomimo bliskiej odległości mają utrudnione wzajemne połączenia

³ Podstawowe regulacje prawne dotyczące ZIT określają przepisy: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.; Nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.; „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa, przyjęta przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r. oraz Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217 tj.).

⁴ Przyjęta uchwałą nr 9/II/2016 Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z dnia 15 marca 2016 r.

⁵ Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia rozwoju 2020, dokument zatwierdzony przez samorządy SOM we wrześniu 2014 r.

drogowe. Jedyną możliwością komunikacji pozostaje droga okrężna, prowadząca przez sieć drogową miasta Szczecina. Zróżnicowany jest stan techniczny dróg na terenie gmin. Dobry jest stan dróg krajowych i wojewódzkich, natomiast stan dróg powiatowych i gminnych jest niezadawalający, większość wymaga modernizacji, niezbędnej dla rozwoju gospodarczego gmin, a także zwiększenia dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców. Sieć drogowa o nawierzchni utwardzonej na terenie SOM na koniec 2013 roku miała długość 2 336 km, natomiast wskaźnik gęstości dróg wynosił 89,9 km/100 km², najwyższy wskaźnik gęstości dróg ma Szczecin (262,2 km/100 km²), a najniższy gmina Nowe Warpno (32,8 km/100 km²).

Sprawny wewnętrzny układ transportowy SOM jest pierwotnym warunkiem osiągnięcia wysokiego tempa rozwoju społeczno-gospodarczego we wszystkich dziedzinach życia. Pomimo tego, że dzisiejszy układ drogowy SOM odpowiada w znacznej mierze strukturze osadniczej, to jednak zauważalne są bardzo istotne braki ilościowe i jakościowe w infrastrukturze, wpływające na dezintegrację obszaru oraz ograniczone możliwości tworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej.

3.7.3. Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF)

Dokumentem wyznaczającym ramy dla wdrożenia mechanizmu ZIT na terenie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego jest Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KKBOF⁶. Układ celów strategicznych, priorytetów i planowanych działań zawarty w Strategii ZIT KKBOF wypracowany został w oparciu o przeprowadzoną diagnozę i analizę obszarów problemowych KKBOF, które wskazują jako cel nadrzędny budowanie pozycji strategicznej w oparciu o walory naturalne i posiadane potencjały procesów rozwojowych poprzez m.in.: dalsze integrowanie struktur wewnętrznych obszaru dla stworzenia spójnej przestrzeni zapewniającej wszystkim mieszkańcom wysokiej jakości życia.

Dostępność drogowa i kolejowa KKBOF, zarówno do stolicy kraju jak i miasta wojewódzkiego, jest najniższa w kraju⁷, a jej poprawa w ujęciu wewnętrznym jak i zewnętrznym stanowi kluczowe wyzwanie stojące przed gminami KKBOF w najbliższych latach. Najważniejszym układem transportowym na obszarze KKBOF jest sieć dróg kołowych. Układ głównych korytarzy transportowych, przebiegających przez KKBOF tworzą drogi krajowe: nr 6 (droga E-28 w korytarzu międzynarodowym, obecnie stopniowo przekształcana w drogę ekspresową S6), nr 11 oraz nr 25. Podstawowe znaczenie dla rozwoju przestrzennego i gospodarczego KKBOF ma droga krajowa nr 11 oraz nr 6, będąca najważniejszą równoleżnikową trasą w północnej Polsce, niezwykle ważna dla rozwoju całego polskiego wybrzeża. Drogi wojewódzkie stanowią uzupełnienie sieci transportowej dla dróg krajowych i zapewniają obsługę społeczno-gospodarczą regionu, w tym również ruchu turystycznego. Stan techniczny znacznej części dróg lokalnych jest niezadawalający, a główne szlaki komunikacyjne KKBOF: drogi krajowe Nr 6, Nr 11 i Nr 25 oraz drogi wojewódzkie cechują się niską przepustowością w stosunku do ich obciążenia. Szczególnie obciążony ruchem kołowym jest Koszalin – będący najważniejszym węzłem komunikacyjnym w podregionie. Intensywność ruchu drogowego wzrasta w sezonie letnim co prowadzi do powstawania licznych zatorów i uciążliwości dla mieszkańców, a także turystów. Znacząca część ruchu tranzytowego na obszarze KKBOF przebiega po drogach lokalnych, przyczyniając się do szybkiego pogorszenia

⁶ Przyjęta przez gminy KKBOF 28 czerwca 2016 roku.

⁷ Obszar KKBOF z uwagi na bardzo złą sytuację w zakresie dostępności transportowej określony został w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego* jako obszar strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej. Na podobne problemy w zakresie dostępności transportowej KKBOF wskazują inne dokumenty strategiczne m.in. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*.

ich jakości. Liczne „wąskie gardła” układu transportowego powodują powstawanie zatorów, a przez to wzmożoną emisję substancji szkodliwych. Na obszarze KKBOF uwidacznia się wyraźnie brak drogi ekspresowej i jej połączenia z siecią dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Niska dostępność transportowa, w tym brak odpowiedniego skomunikowania z korytarzami transportowymi należącymi do europejskiej sieci TEN-T stanowi główny czynnik hamujący tempo rozwoju gospodarczego obszaru. Brak odpowiedniego skomunikowania części dostępnych terenów inwestycyjnych, jak i infrastruktury logistyczno-przeładunkowej, w tym zwłaszcza Portu Morskiego w Kołobrzegu ze szlakami komunikacyjnymi łączącymi KKBOF z największymi ośrodkami miejskimi Polski, wpływa deprecjonująco na atrakcyjność inwestycyjną i możliwości rozwojowe lokalnych przedsiębiorstw, stanowi również podstawowe ograniczenie w zakresie dostępności atrakcyjnych centrów turystycznych obszaru funkcjonalnego.

Wysokie obciążenie głównych tras komunikacyjnych ruchem samochodowym spowodowane jest również ograniczoną ofertą transportu publicznego niedostosowaną do potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych. Brak sprawnej komunikacji publicznej hamuje przepływ zasobów ludzkich pomiędzy gminami, a przez to zaburza powstawanie powiązań funkcjonalnych i zrównoważony rozwój obszaru. Konieczność wprowadzenia multimodalnych rozwiązań transportowych umożliwiających sprawne przesiadanie się podróżujących pomiędzy komunikacją regionalną (kolejową, autobusową), prywatną, a komunikacją publiczną szczególnie ważna jest w głównych ośrodkach miejskich KKBOF: Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie, które stanowią najważniejsze węzły przesiadkowe wschodniej części województwa.

4. Cele główne, priorytety i działania

Zgodnie ze Strategią rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 nadrzędnym celem działań w obszarze inwestycji transportowych jest:

„Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim”:

- zrównoważonego tzn. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa,
- dostępnego dla ludzi i ładunków,
- zintegrowanego z krajowym i międzynarodowym systemem transportowym w ramach intermodalnych transportowych łańcuchów lądowych i morsko-lądowych.”.

Realizacja powyższego celu, w kontekście wykorzystania środków CT 7 zaprogramowanych w ramach RPO WZ nastąpi dzięki realizacji niżej określonych celów i odpowiadających im przedsięwzięć w ramach poszczególnych obszarów infrastruktury transportowej.

4.1. Cele działań w drogowym systemie transportowym Pomorza Zachodniego

Celem dokumentu „Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” jest wskazanie inwestycji na drogach wojewódzkich, których realizacja stanowić będzie wypełnienie jednego z najważniejszych priorytetów województwa – osiągnięcia sprawnego i funkcjonalnego systemu komunikacyjnego opartego na dostępnej i bezpiecznej sieci dróg.

Wykonanie działań podejmowanych na drogach wojewódzkich służyć będzie osiągnięciu 3 celów:

- CEL I – usprawnienie powiązań dróg wojewódzkich z drogami wyższych kategorii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T oraz zapewnienie kompatybilność infrastruktury transportowej obszaru oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego,

- CEL II – zapewnienie wewnętrznej integracji przestrzennej województwa poprzez poprawę dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych obszarów i ośrodków rozwoju gospodarczego, turystycznego i uzdrowiskowego województwa,
- CEL III – poprawa infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

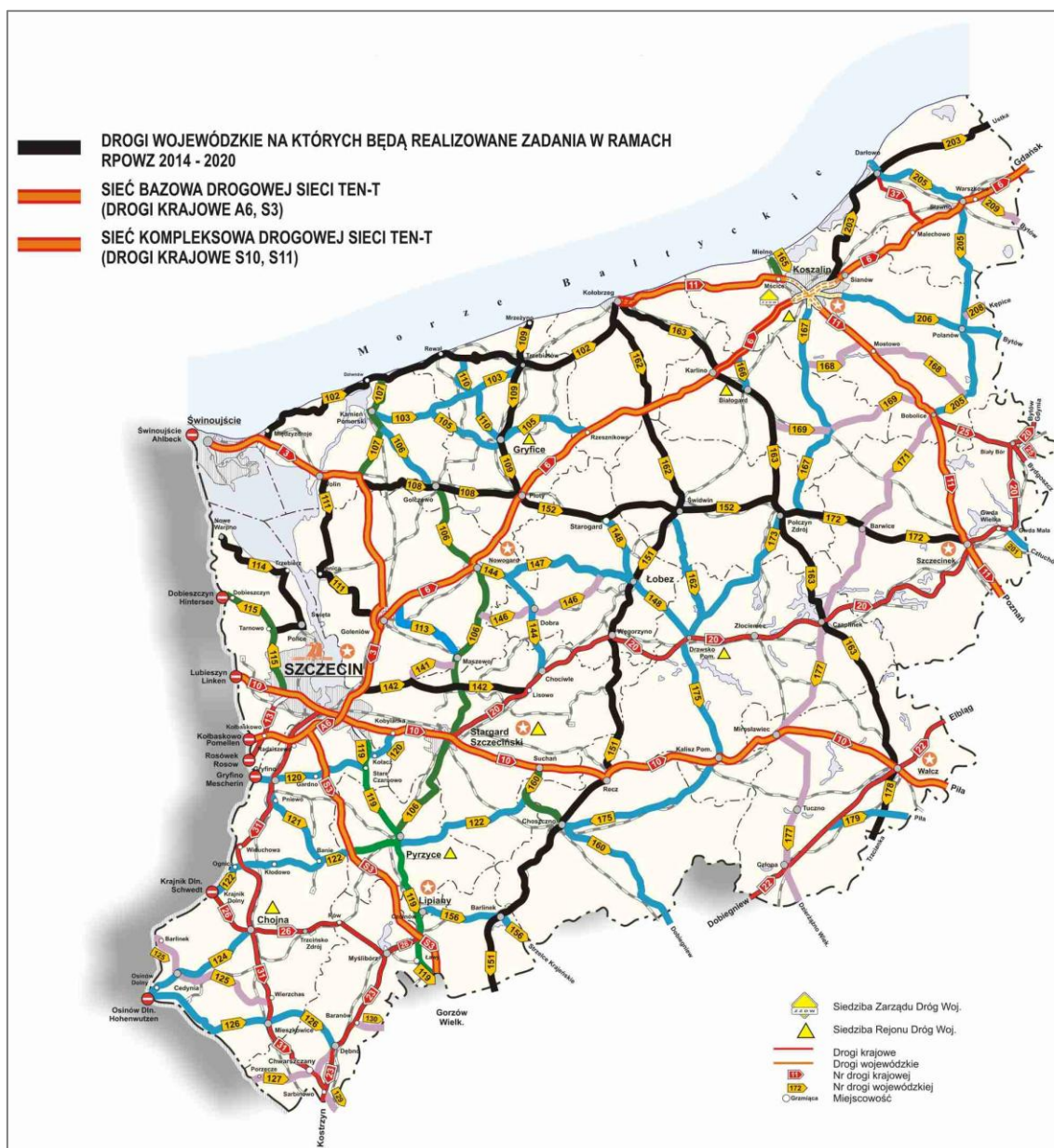
Powyższe cele realizowane będą poprzez działania inwestycyjne na drogach wojewódzkich, które polegać będą na budowie i rozbudowie istniejącej sieci dróg wojewódzkich w oparciu o finansowanie środkami zewnętrznymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020, Programu Interreg VA oraz ze środków własnych Województwa Zachodniopomorskiego w następujący sposób:

- RPO WZ na lata 2014-2020** – w ramach 5 osi priorytetowej – Zrównoważony Transport – działanie 5.1 „Budowa i przebudowa dróg regionalnych (wojewódzkich)”, gdzie na zadania inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich zaplanowano środki na poziomie 138 257 000 €. Poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowanych przyjęto na 85%.
- Interreg VA** – wspólna koncepcja poprawy infrastruktury komunikacyjnej na pograniczu polsko-niemieckim. Przewidywany poziom środków, o które może ubiegać się Województwo ustalono na poziomie 7 588 000 €. Poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowanych przyjęto na 85%.
- Środki własne województwa** – wg średniego poziomu finansowania z lat ubiegłych na lata 2014-2020 koszty na realizację inwestycji drogowych szacuje się na poziomie 140 000 000 zł.

4.1.1. Zadania do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020

W ramach środków RPO WZ na lata 2014-2020 zaplanowana została realizacja zadań inwestycyjnych na odcinkach dróg wojewódzkich nr: 102, 105, 108, 109, 111, 114, 142, 144, 151, 152, 160, 175, 163 i 203 polegająca na budowie i rozbudowie sieci podstawowej oraz wyjątkowo uzupełniającej układ komunikacyjny, obejmujące poprawę stanu technicznego, dostosowanie parametrów do przenoszenia zwiększonych obciążeń, zwiększenie przepustowości na odcinkach o największym natężeniu ruchu. Ciągi powyższych dróg tworzą wraz z drogami krajowymi układ komunikacyjny łączący województwo z krajowym i europejskim systemem transportu TEN-T. Taki układ komunikacyjny zapewnia kompatybilność infrastruktury transportowej obszaru oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 oraz dostęp komunikacyjny do ważnych regionalnych i ponadregionalnych obszarów i ośrodków rozwoju.

Rysunek 8. Połączenia planowanych do przebudowy dróg wojewódzkich z transeuropejską siecią drogową TEN-T



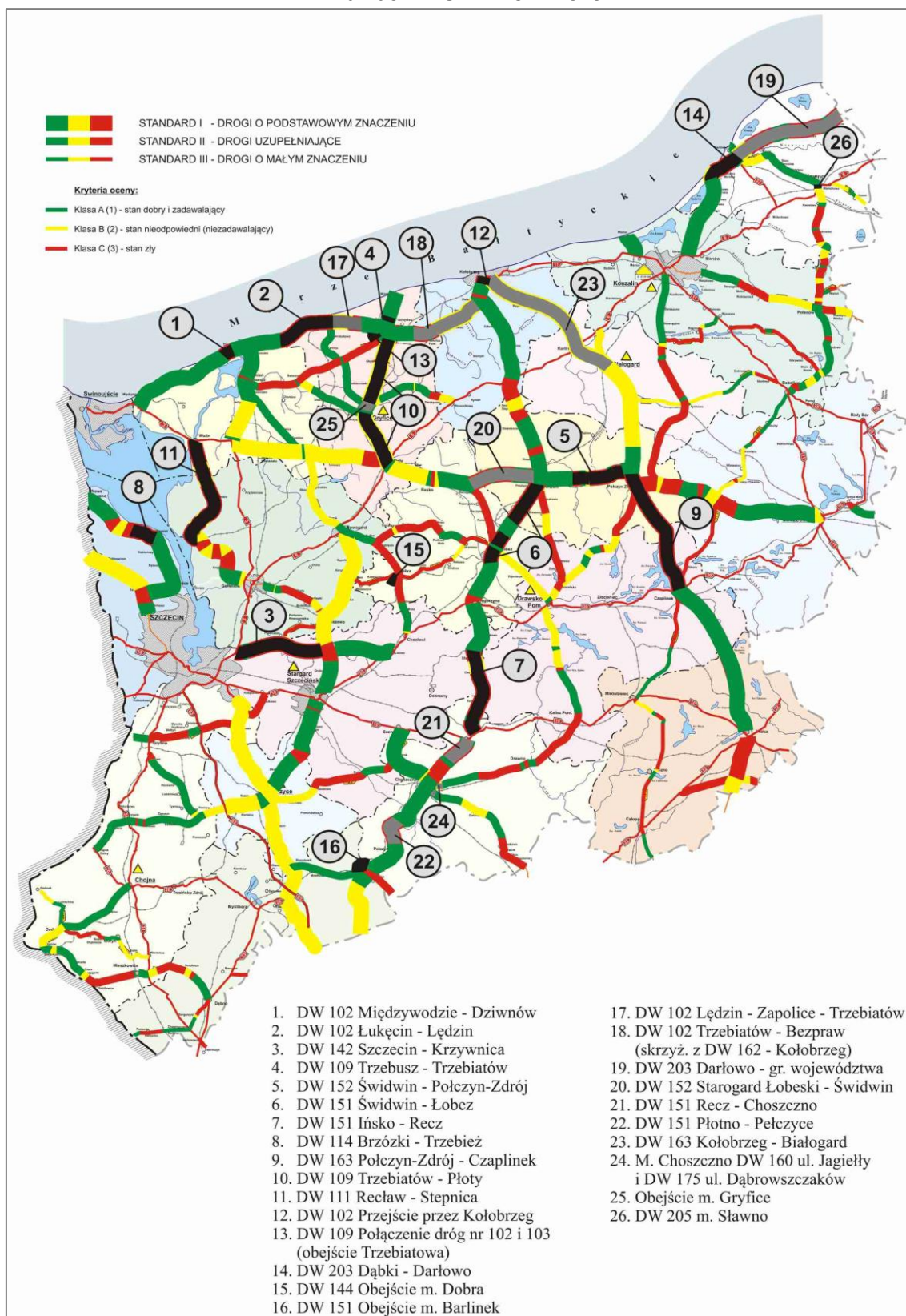
źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

Wskazując do realizacji poszczególne zadania inwestycyjne pod uwagę brano następujące kryteria wyboru:

- znaczenie drogi w układzie komunikacyjnym w stosunku do ustalonej sieci dróg wojewódzkich funkcji podstawowej, uzupełniającej i mniejszego znaczenia,
- stan techniczno-eksploatacyjny odcinka,
- natężenie ruchu – według Generalnego Pomiaru Ruchu 2010,
- stopień przygotowania zadania do realizacji,
- kontynuację zadania w stosunku do perspektywy finansowej 2007-2013.

Wykaz zadań przewidzianych do realizacji w ramach RPO WZ 2014-2020 zawiera Tabela 13. niniejszego dokumentu.

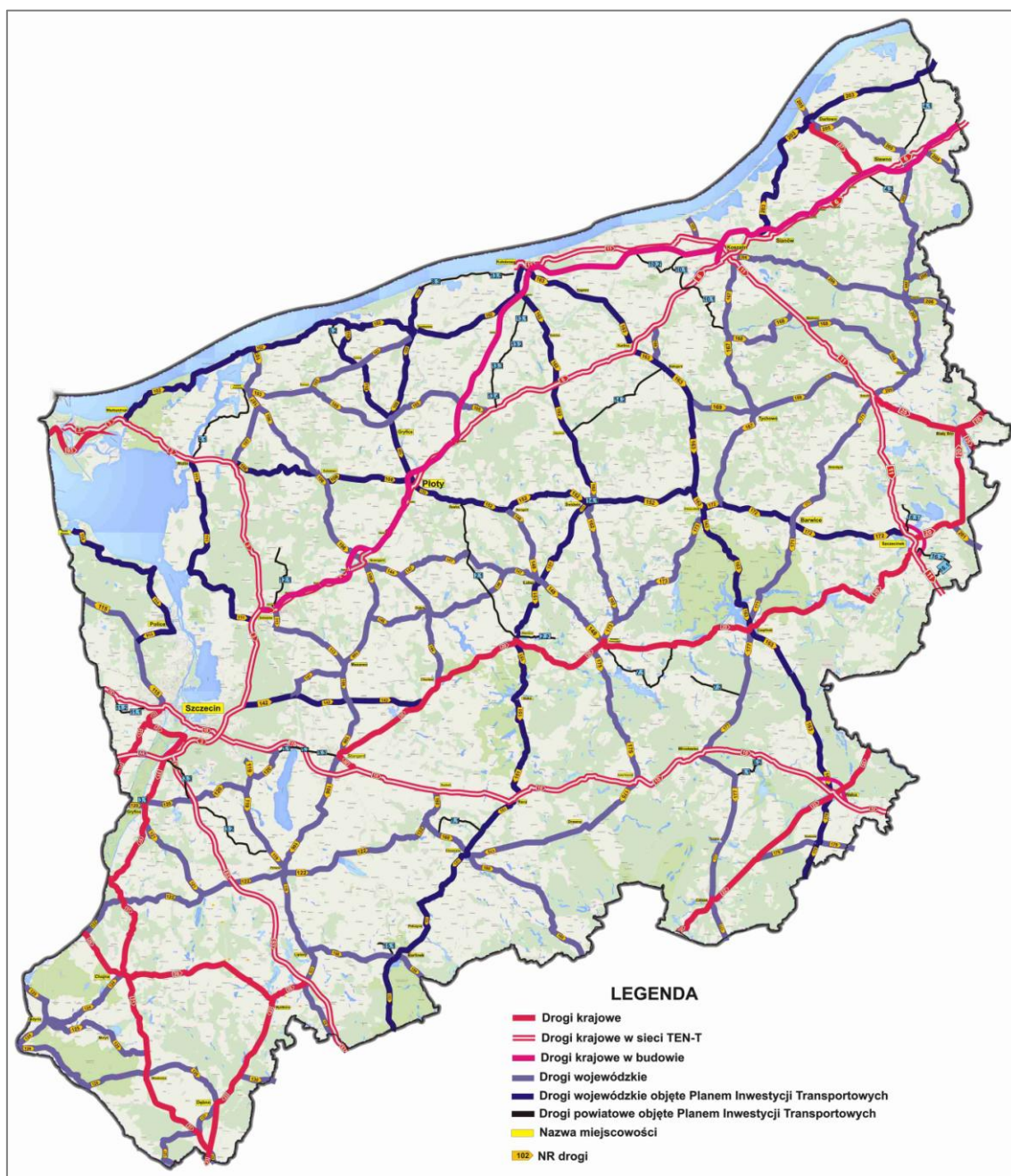
Rysunek 9. Lokalizacja zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich planowanych do realizacji w ramach RPO WZ 2014-2020



źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

Ponadto w ramach środków RPO WZ na lata 2014-2020 zaplanowana została realizacja zadań inwestycyjnych na 33 odcinkach dróg powiatowych (szczegółowe zestawienie zawiera Tabela 9.), które powinny zapewnić połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T, usprawnić połączenia miast powiatowych z siedzibami gmin, stanowić obejścia miejscowości, usprawnić połączenia z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi i centrami logistycznymi. Oprócz tego, wskazane odcinki dróg powiatowych będą stanowiły przedłużenie ciągów dróg powiatowych już zrealizowanych lub znajdujących się w trakcie realizacji lub będą połączeniem z drogami wojewódzkimi, zrealizowanymi lub planowanymi do realizacji. Inwestycje na drogach powiatowych zapewnią także separację ruchu samochodowego od pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego, uspokojenie ruchu i budowę infrastruktury dla transportu publicznego (przystanki, zatoki autobusowe, park&ride).

Rysunek 10. Sieć dróg Województwa Zachodniopomorskiego z uwzględnieniem inwestycji na drogach powiatowych



źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

4.1.2. Zadania do realizacji w ramach Interreg VA

Województwo Zachodniopomorskie znajduje się w obszarze wsparcia Programu Współpracy Interreg VA Niemcy/Meklemburgia Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska gdzie w ramach II osi priorytetowej realizowane będą zadania inwestycyjne, których celem jest usunięcie niedoborów przepustowości w transgranicznie oddziałującej infrastrukturze transportowej. Dla obszaru objętego wsparciem na polsko-niemieckim pograniczu szczególnie ważną rolę odgrywa transport drogowy, dlatego działania w zakresie programu Interreg VA oparte zostały na współpracy partnerskiej i wspólnych koncepcjach zgodnych z potrzebami rozbudowy infrastruktury transportowej. W celu

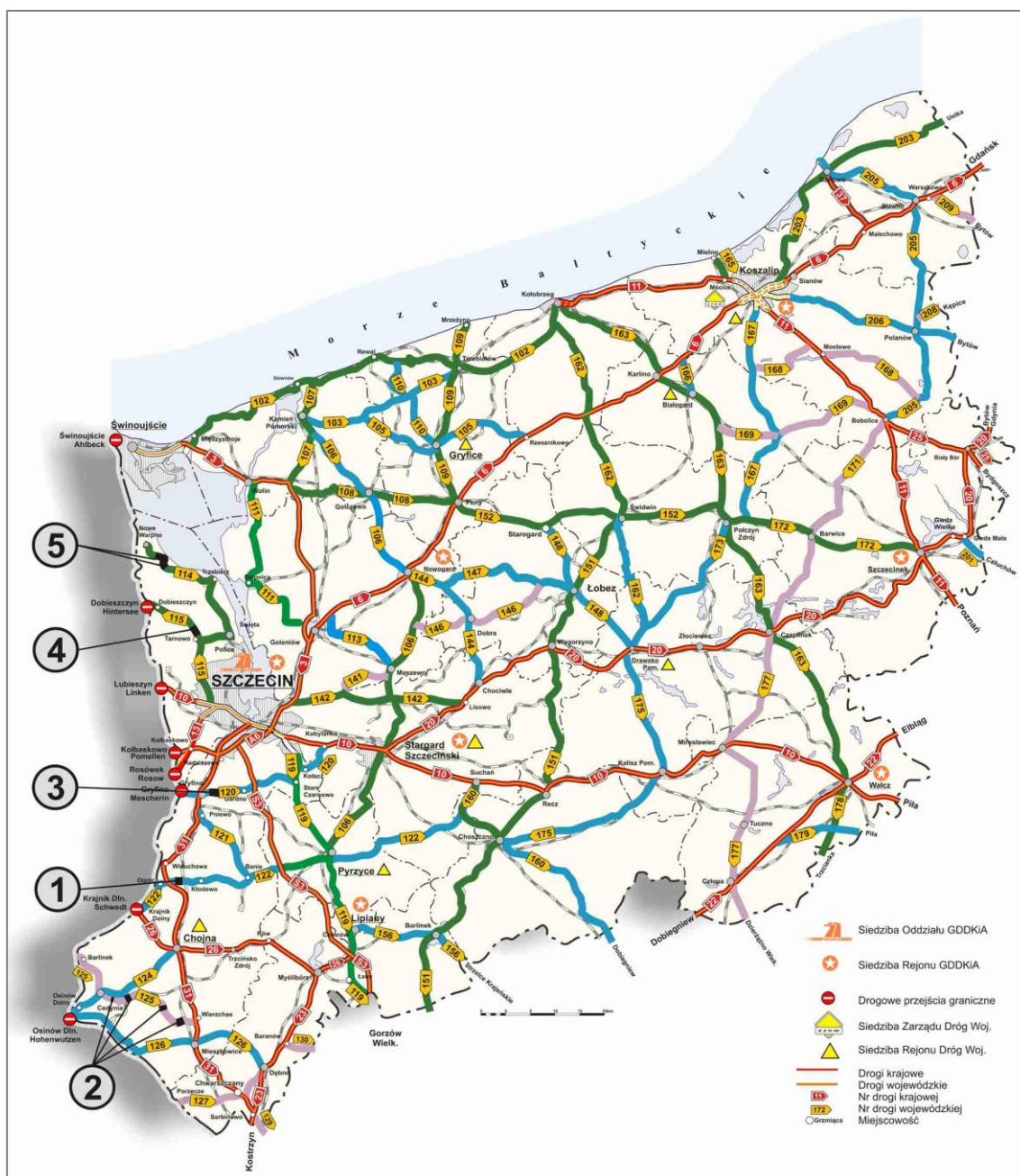
wspólnej realizacji projektów drogowych, służących poprawie infrastruktury transportowej na pograniczu polsko-niemieckim, Województwo Zachodniopomorskie w ramach projektu „Wspólna koncepcja poprawy infrastruktury komunikacyjnej na pograniczu polsko-niemieckim” zawarło Porozumienie partnerskie z Krajem związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie, Starostwem powiatu Vorpommern-Greifswald, Starostwem powiatu Uckermark i Gminą Miastem Świnoujście. Kierując się celem szczegółowym przypisanym w Porozumieniu do priorytetu inwestycyjnego programu Interreg VA, wskazana została lista projektów w zakresie budowy i przebudowy dróg.

W Województwie Zachodniopomorskim do realizacji w ramach programu Interreg VA wskazano następujące zadania (Rysunek 11.):

1. „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 122 – przejście przez m. Krzywín oraz odcinek szlakowy” – etap II – długość odcinka 1,8 km, szacunkowy koszt 7 000 000 zł; (zlecona dokumentacja – termin II kw. 2016 r.),
2. „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 125 – przejścia przez miejscowości: Bielin, Golice, Klępicz, Moryń” – długość odcinka 4,0 km, szacunkowy koszt 16 820 000 zł; (Golice – uzyskano decyzję ZRID; Klępicz – uzyskano decyzję ZRID; Bielin – dokumentacja w realizacji termin – IV kw. 2016; Moryń – wykonano projekt przebudowy jednego skrzyżowania i uzyskano decyzję ZRID),
3. „Przebudowa przejścia przez m. Wełtyń w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120” – długość odcinka 2,6 km, szacunkowy koszt 9 000 000 zł; zadanie gotowe do realizacji – decyzja ZRID,
4. „Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Tanowo na drodze wojewódzkiej nr 115” – długość odcinka 2,5 km, szacunkowy koszt 9 700 000 zł; zadanie gotowe do realizacji – decyzja ZRID,
5. „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 – Warnołęka – Brzózki – przejścia przez miejscowości oraz odcinek szlakowy” długość odcinka 3,4 km, szacunkowy koszt 11 500 000 zł, (przejście przez Warnołęgę termin zakończenia dokumentacji IV kw. 2016 r., przejście przez Brzózki – uzyskano decyzję ZRID).

Wykaz zadań przewidzianych do realizacji w ramach RPO WZ 2014-2020 zawiera Tabela 13.

Rysunek 11. Lokalizacja zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach Interreg VA



źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

4.1.3. Zadania do realizacji w ramach środków własnych województwa zachodniopomorskiego w ramach zadania „Przebudowa dróg”

Województwo Zachodniopomorskie za pośrednictwem swojej jednostki organizacyjnej, Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, realizować będzie zadania inwestycyjne na drogach wojewódzkich w oparciu o środki własne województwa w ramach rocznych planów finansowych. Koszty na realizację zadań na lata 2014-2020 wg średniego poziomu finansowania z lat 2007-2013 szacuje się na poziomie 140 000 000 zł. Zadania w ramach „Przebudowy dróg” wyznaczane będą co roku w planach rzeczowych i stanowić będą uzupełnienie

zamierzeń inwestycyjnych realizowanych na sieci układu podstawowego jak również uzupełniającego i mniejszego znaczenia.

Głównym założeniem przebudowy dróg jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poprawa komfortu przemieszczania się ruchu osobowego i ciężarowego, co bezpośrednio powinno wpłynąć na redukcję liczby wypadków i ich ofiar oraz stworzenie dobrej infrastruktury drogowej do zwiększenia aktywności gospodarczej i turystycznej województwa.

W celu właściwej kwalifikacji odcinków dróg wojewódzkich do przebudowy w ramach zadań jednorocznych, będą brane pod uwagę następujące kryteria:

- uzupełnienie inwestycji realizowanych w ramach RPOWZ 2014-2020 na sieci podstawowej,
- stan techniczno-eksploatacyjny (nośność, równość podłoża, głębokość kolein, stan powierzchni i właściwości przeciwpoślizgowe),
- dostosowanie do warunków normatywnych dla danej klasy drogi (szerokość jezdni, łuki poziome, pionowe itp.),
- średnie dobowe natężenie ruchu (według Generalnych Pomiarów Ruchu 2010 i 2015),
- wypadkowość,
- kontynuacja zadania z lat poprzednich,
- data ostatniego zabiegu.

Powyższe dane będą pomocne przy ustalaniu hierarchii i rangi poszczególnych dróg dla ustalenia kolejności przedsięwzięć inwestycyjnych i remontowych.

W ramach zadań jednorocznych będą realizowane roboty polegające na: wzmocnieniu nawierzchni, doprowadzeniu do wymagań dla klasy G, uporządkowaniu odwodnienia, zabezpieczeniu miejsc niebezpiecznych (przejścia dla pieszych, dojścia do zatok autobusowych, przebudowa skrzyżowań zwykłych na rondo, uspokojenie ruchu drogowego na przejściach przez miejscowości), ochronie najsłabszych użytkowników ruchu poprzez segregację ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego.

Została opracowana wstępna lista zadań do realizacji, która jest aktualizowana w miarę zmieniających się stanów techniczno-eksploatacyjnych dróg po każdym okresie zimowym. Planuje się do realizacji 10 odcinków na drogach standardu I (106, 107, 108, 111, 114, 151, 152, 162, 163, 172) jako uzupełnienie inwestycji realizowanych w ramach RPOWZ 2014-2020 oraz 145 zadań do realizacji w latach 2014-2020 na drogach II i III standardu. Rezultatem powyższych inwestycji będzie przebudowa dróg na długości około 250 km.

4.2. Cele działań w kolejowym systemie transportowym Pomorza Zachodniego

W perspektywie finansowej 2014-2020 konieczny będzie zakup około 20 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, zdolnych do kursowania z prędkością do 160 km/h. Z uwagi na potoki pasażerskie występujące w województwie zachodniopomorskim, większość tych pojazdów (około 12) powinna dysponować około 200 miejscami siedzącymi (pojazdy czteroczłonowe). Do obsługi tras o mniejszych potokach należy zakupić 8 jednostek wyposażonych w około 150 miejsc siedzących (pojazdy trójczłonowe). Wszystkie kupowane pojazdy powinny być konstrukcyjnie przystosowane do wzajemnej współpracy eksploatacyjnej przy zachowaniu jednoosobowej obsługi trakcyjnej. Z ekonomicznego i eksploatacyjnego punktu widzenia pożądanym rozwiązaniem byłaby także współpraca funkcjonalna nowych pojazdów z już posiadanymi zespołami trakcyjnymi serii ED78.

Ponadto, ze względu na ograniczoną dostępność transportową środkowej części Pomorza, konieczna jest rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie. Zadanie realizowane będzie w trybie pozakonkursowym i zostało ujęte w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Celem dokumentu „Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” jest wskazanie inwestycji z zakresu zakupu taboru kolejowego oraz z zakresu modernizacji infrastruktury kolejowej, których realizacja stanowić będzie wypełnienie jednego z ważniejszych priorytetów Województwa – osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu na terenie województwa zachodniopomorskiego, w tym osiągnięcie sprawnego i funkcjonalnego systemu regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, opartego na dostępnej i bezpiecznej sieci połączeń kolejowych.

Zakres działań podejmowanych w systemie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich służyć będzie osiągnięciu 4 celów:

- Cel I – zwiększenie dostępności kolejowej do stolicy województwa,
- Cel II – przyczynienie się do przenoszenia transportu osób i towarów z dróg na linie kolejowe,
- Cel II – łączenie obszarów o niskiej dostępności z węzłami transportowymi mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej,
- Cel IV – łączenie transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu (samochodowy, lotniczy, wodny).

Powyższe cele realizowane będą poprzez zakup i modernizację taboru kolejowego na potrzeby regionalne w oparciu o finansowanie środkami zewnętrznymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WZ).

Powyższe cele realizowane będą poprzez rewitalizację infrastruktury kolejowej, służącej realizacji kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych w oparciu o finansowanie środkami zewnętrznymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 w następujący sposób: RPO WZ na lata 2014-2020 – w ramach V osi priorytetowej – Zrównoważony Transport – działanie 5.5 Budowa, przebudowa i rehabilitacja regionalnych linii kolejowych, gdzie zaplanowano środki na poziomie 35 000 000 €. Poziom dofinansowania wydatków kwalifikowalnych ze środków UE przyjęto na 85%.

Opracowana w roku 2016 na potrzeby Samorządu Województwa „Analiza zapotrzebowania na tabor do wykonywania przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego” wykazuje, że dla założonego rozkładu jazdy minimalny poziom zapotrzebowania na zakup taboru przedstawia się następująco:

- 15 jednostek elektrycznych (przy rezerwie 23%) lub 18 jednostek elektrycznych (przy rezerwie 28%) trój- i czteroczęłowych,
- 3 jednostki spalinowe, trójczęłowe.

Zapotrzebowanie na tabor jest wynikiem przeprowadzonej analizy w zakresie obiegu taboru elektrycznego i spalinowego pod kątem napełnienia pociągów oraz przy uwzględnieniu danych w zakresie wyłączenia taboru z eksploatacji wskutek awarii i napraw gwarancyjnych oraz prognozowanych terminów przeglądów planowych. Zgodnie z analizą i prognozą preferencji transportowych wykonaną na potrzeby „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” wymiana taboru kolejowego na nowoczesny i komfortowy powinna skłonić do rezygnacji z indywidualnych środków transport na rzecz transportu

publicznego co stanowić będzie wypełnienie założonego celu II. Skierowanie nowego taboru do obsługi wskazanych w poszczególnych projektach połączeń kolejowych stanowić będzie wypełnienie pozostałych założonych celów.

W ramach środków RPO WZ 2014-2020 zaplanowano realizację trzech poniżej opisanych projektów w ramach 5 osi priorytetowej – Zrównoważony Transport – działanie 5.6 – „Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych” gdzie zaplanowano środki na poziomie 75 mln €. Poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowanych przyjęto na 85%.

a. Zakup i modernizacja kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym

Projekt „Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych.” zakłada zmodernizowanie do standardu EN57AL (identycznego jak zrealizowane w latach 2013-2015 projekty modernizacji 12 takich samych pojazdów stanowiących własność Województwa Zachodniopomorskiego), zakupionych przez Województwo w roku 2014 pięciu używanych trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych o oznaczeniu EN57, z przeznaczeniem do realizacji przewozów regionalnych. Pojazdy po modernizacji zostaną przekazane w dzierżawę wybranemu operatorowi świadczącemu usługi przewozowe na terenie województwa. Przewidywane do modernizacji elektryczne zespoły trakcyjne będą eksploatowane w ruchu regionalnym na następujących odcinkach linii kolejowych:

- nr 351 Szczecin Główny – Choszczno;
- nr 351/401 Szczecin Główny – Wysoka Kamieńska;
- nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski;
- nr 273 Szczecin Główny – Kostrzyn;

Biorąc pod uwagę fakt, że elektryczne zespoły trakcyjne EN57 stanowią zdecydowaną większość taboru obecnego Operatora, realizacja niniejszego projektu pozwoli na usunięcie lub znaczne zniwelowanie wad eksploatowanych pojazdów, do których zaliczyć należy:

- małą moc silników zespołu (580 kW lub 700 kW) w przeliczeniu na jednostkę masy (126,5 t) przekładającą się na przyspieszenie (tylko 0,4 m/s²) co przy dużej liczbie przystanków w ruchu regionalnym powoduje niekorzystne wydłużenia czasów jazdy;
- ograniczoną prędkość maksymalną, czyli 110 km/h, co przy wzrastających maksymalnych dopuszczalnych prędkościach na szlaku nie pozwala na skrócenie czasu jazdy i powoduje niższą konkurencyjność wobec innych środków transportu zbiorowego;
- zbyt dużą masę zespołu przypadającą na jedno miejsce siedzące;
- dużą energochłonność z powodu stosowania silników starego typu (rozruch oporowy a przez to brak płynności jazdy);
- przestarzałą technicznie konstrukcję mechaniczną, elektryczną i pneumatyczną;
- bardzo duże straty energii na ogrzewanie i kłopoty z utrzymaniem komfortowej temperatury (pojedyncze okna, brak izolacji termicznej pudeł, przestarzałe systemy grzewcze, itp.);
- stale wzrastające koszty utrzymania (zwiększona częstotliwość i zakres napraw bieżących oraz okresowych);
- niski komfort podróżowania (stare siedzenia, brak zagłówków, duży hałas, itp.);
- niski poziom bezpieczeństwa biernego pasażerów;
- całkowite nieprzystosowanie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- negatywne oddziaływanie na środowisko (otwarte układy sanitarne);
- negatywny wpływ na układ torowy (nadmierna tendencja do tzw. wężykowania).

b. Zakup kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym

Projekt „Wykonanie i dostawa 17 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi regionalnego kolejowego ruchu pasażerskiego zwanych dalej (Ezt) z możliwością wykorzystania prawa opcji dotyczącym zamówienia dodatkowo do 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych w trybie przetargu nieograniczonego z możliwością złożenia zamówienia uzupełniającego, stanowiącego nie więcej niż 20% wartości zamówienia podstawowego.” zakłada zakup minimum 12 sztuk trójczłonowych i 5 czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Dodatkowo w celu zapewnienia możliwości prowadzenia szkoleń personelu obsługi w ramach tego zamówienia zostanie dostarczony symulator umożliwiający spełnienie wymagań w zakresie możliwości nabywania wiedzy przez szkolonych bez ryzyka związanego z zagrożeniem życia i zdrowia ludzi, czy uszkodzeniem mienia. Cenę jednej sztuki czteroczłonowego zespołu trakcyjnego (Ezt), wg aktualnego rozeznania rynku szacuje się na około 18 mln zł, a trójczłonowych na około 13 mln zł.

c. Zakup kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie spalinowym

Projekt zakłada zakup minimum 3 sztuk trójczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi regionalnego kolejowego ruchu pasażerskiego na liniach niezelektryfikowanych (Goleniów – Kołobrzeg, Szczecin Główny – Port lotniczy Szczecin-Goleniów, Stargard – Piła, Runowo Pomorskie – Szczecinek).

d. Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie

Linia nr 210 Chojnice – Szczecinek – Runowo Pomorskie jest linią dwutorową, niezelektryfikowaną, której długość na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosi 99,4 km. Linia od wielu lat była pomijana przez zarządcę infrastruktury kolejowej przy opracowywaniu planów naprawczych i modernizacyjnych, co spowodowało, że stan techniczny infrastruktury omawianej linii jest niedostateczny, a parametry eksploatacyjne bardzo niskie – prędkość maksymalna pociągów pasażerskich wynosi 60-80 km/h z licznymi ograniczeniami do 30-50 km/h oraz z ograniczeniami dotyczącymi nacisków osiowych, co ma istotne znaczenie dla ruchu towarowego. Z uwagi na zły stan techniczny na przeszło 25 km odcinku Szczecinek – Łubowo zamknięto dla ruchu pociągów tor nr 2.

Większość peronów na przystankach osobowych posiada wysokość jedynie około 150 mm npgs (nad poziomem główki szyny) oraz nawierzchnię żwirową, co czyni je bardzo uciążliwymi w użytkowaniu oraz powoduje niedogodności dla podróżnych. Perony te w zdecydowanej większości nie są wyposażone w wiaty, w związku z czym pasażerowie nie mają gdzie schronić się podczas opadów deszczu i śniegu.

Większość skrzyżowań linii nr 210 z drogami kołowymi stanowią przejazdy kategorii D, niewyposażone w żadne urządzenia zabezpieczające ruch, co oznacza, że nie chronią one użytkowników dróg przed kolizjami z pociągami. Łączność przewodowa oraz kable sygnałowe do obsługi urządzeń SRK poprowadzone są napowietrznymi liniami teletechnicznymi, opartymi na drewnianych słupach ustawionych wzdłuż linii, które ulegają częstym zerwaniom podczas opadów śniegu i burz.

W związku z powyższym w ramach I etapu rewitalizacji linii nr 210, obejmującego odcinek linii o łącznej długości 69,263 km zrealizowane zostaną następujące zadania:

- odbudowa zdegradowanych urządzeń odwodnienia liniowego;

- kompleksowa wymiana toru nr 1 na odcinkach Łubowo – Czaplinek oraz Złocieniec – Jankowo Pomorskie;
- kompleksowa wymiana toru nr 2 na szlaku Szczecinek – Łubowo;
- regulacja w planie i profilu toru nr 2 na odcinku Drawsko Pomorskie – Runowo Pomorskie;
- wymiana około 20 rozjazdów w torach głównych zasadniczych w stacjach Szczecinek, Łubowo, Czaplinek, Złocieniec oraz Jankowo Pomorskie;
- przebudowa wszystkich peronów na przystankach osobowych i stacjach pośrednich z podniesieniem ich wysokości do poziomu 550 mm npgs, dostosowaniem długości peronów do długości kursujących linią pociągów oraz utwardzeniem ich nawierzchni;
- zabudowa małej architektury (wiaty, ławki, stojaki rowerowe, kosze na śmieci, itp.) na przystankach i stacjach;
- zmiana lokalizacji przystanku osobowego w Węgorzynie (przesunięcie o około 300 m w kierunku centrum miasta);
- modernizacja części skrzyżowań linii z drogami kołowymi z podniesieniem ich kategorii w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników tych przejazdów;
- zabudowa na całej długości linii światłowodu teletechnicznego zapewniającego łączność pomiędzy posterunkami ruchu w obrębie linii oraz niezawodną pracę urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK);
- zabudowa masztów i anten łączności bezprzewodowej wzdłuż modernizowanego odcinka linii;
- zabudowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- zabudowa wydajnego, energooszczędnego oświetlenia na przystankach, stacjach i skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami kołowymi oraz szereg innych, mniej istotnych działań.

W przypadku uzyskania oszczędności finansowych podczas procedury wyłaniania wykonawców przez inwestora – spółkę PKP PLK S.A. – zaoszczędzone środki wykorzystane zostaną do realizacji II etapu inwestycji, obejmującego odcinek linii o łącznej długości 18,918 km. W ramach tej części zadania przewidziano m.in. kompleksową wymianę toru nr 1 na szlakach Czaplinek – Złocieniec oraz Jankowo Pomorskie – Runowo Pomorskie.

Bezpośrednim efektem powyższych działań będzie:

- poprawa niezawodności infrastruktury kolejowej linii nr 210;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz użytkowników dróg w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych;
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżnych na stacjach i przystankach osobowych;
- podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 120 km/h oraz towarowych do 80 km/h;
- skrócenie czasu podróży pomiędzy Szczecinkiem a Runowem Pomorskim co najmniej o 20 minut, co w konsekwencji spowoduje skrócenie czasu podróży pomiędzy Szczecinkiem oraz miejscowościami położonymi na obszarze powiatów szczecineckiego, drawskiego i łobeskiego a Szczecinem do około 2h 20 minut;
- zmniejszenie zużycia energii elektrycznej na cele oświetleniowe;
- ograniczenie emisji hałasu i wibracji powstających podczas ruchu pociągów.

Powyższe efekty bezpośrednie przyczynią się do realizacji Celów działań, wymienionych na wstępie tej części opracowania. Jak pokazują dotychczasowe doświadczenia, modernizacje infrastruktury kolejowej skracające czas podróży oraz podnoszące bezpieczeństwo i komfort podróży zawsze przyczyniały się do wzrostu liczby osób korzystających z kolejowych przewozów pasażerskich. Dodatkowo wskaźniki liczby podróżnych odnotowano na wszystkich zmodernizowanych w poprzedniej perspektywie liniach kolejowych, zarówno regionalnych, jak i krajowych, zatem osiągnięcie ich w przypadku linii nr 210 wydaje się jedynie kwestią czasu. Czynnikiem dodatkowo wpływającym na osiągnięcie założonych celów jest nowoczesny, wygodny i bezpieczny tabor kolejowy, obsługujący pociągi regionalne, kursujące w relacji Szczecin – Runowo Pomorskie – Szczecinek.

4.2.1. Połączenie transgraniczne w relacji (Berlin) Angermünde – Szczecin – Kołobrzeg

Zupełnie innym zagadnieniem jest zakup taboru do obsługi pociągów transgranicznych na linii Szczecin – Berlin po ukończeniu modernizacji linii kolejowej na odcinku Szczecin – Angermünde. Umowa międzyrządowa zawarta w 2014 roku pomiędzy ministrami właściwymi ds. transportu Polski i Niemiec przewiduje, że zakończenie modernizacji tej linii wraz z jej elektryfikacją nastąpi do 2020 roku. Wówczas możliwa będzie eksploatacja na całej trasie pojazdów o napędzie elektrycznym, co umożliwi wydłużenie relacji pociągów do stacji Berlin Hbf (obecnie pociągi ze Szczecina kończą bieg na stacji Berlin Gesundbrunnen ze względu na zakaz wjazdu pociągów spalinowych do tunelu pod dworcem głównym w Berlinie). W tym kontekście wyzwaniem będzie zapewnienie taboru kolejowego do obsługi omawianego połączenia, ponieważ systemy zasilania obu sieci kolejowych są odmienne. Wymagana będzie więc eksploatacja taboru dwusystemowego, pracującego pod polskim napięciem 3 kV DC oraz niemieckim 15 kV AC lub nawet hybrydowego, o napędzie spalinowo-elektrycznym, co zapewniłoby możliwość wydłużenia relacji pociągów kursujących z Berlina do Szczecina także do Kołobrzegu. Takim taborem nie dysponują aktualnie ani koleje niemieckie, obecnie obsługujące połączenie Szczecin – Berlin, ani strona polska. Plany koncernu DB przewidują zakup dwusystemowego taboru elektrycznego do obsługi omawianego połączenia, zasadnym jest więc, aby podobnym taborem dysponowała także strona polska, ponieważ umożliwi to wspólną obsługę połączenia na zasadzie wzajemności, co przełoży się na obniżenie kosztów jego funkcjonowania (doświadczenia Województwa Lubuskiego oraz Kolei Dolnośląskich, które dzierżawią tabor od kolei DB Regio A.G. do obsługi połączeń transgranicznych wskazują, że jest to dla polskich przewoźników atrakcyjna ekonomicznie forma eksploatacji połączeń transgranicznych).

4.3. Cele działań w transporcie wodnym na Pomorzu Zachodnim

Celem dokumentu „Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” jest wskazanie inwestycji w obszarze transportu wodnego, których realizacja przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności transportu wodnego jako najbezpieczniejszego i najbardziej ekologicznego środka transportu.

Wykonanie działań podejmowanych w obszarze transportu wodnego Pomorza Zachodniego służyć będzie osiągnięciu 4 celów:

- CEL I – usprawnienie powiązań sieci dróg wodnych województwa z drogami wyższych kategorii i portami wchodzącymi w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T i innymi węzłami transportowymi oraz zapewnienie kompatybilność infrastruktury transportowej obszaru oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego,

- CEL II – usprawnienie połączeń wodnych, intermodalnych i zdolności przeładunkowych portów w związku z realizacją pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości technicznej 12,5 m,
- CEL III – poprawa warunków żeglugowych, w tym bezpieczeństwa, na Odrze oraz torze wodnym Świnoujście-Szczecin,
- Cel IV – przyczynienie się do przenoszenia transportu towarów i osób z dróg na żeglugę śródlądową i morską.

Powyższe cele realizowane będą poprzez działania inwestycyjne zgłoszone przez Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie i Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w oparciu o finansowanie środkami zewnętrznymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020.

Rozwój transportu wodnego, śródlądowego ale także morskiego, w oddaleniu od wybrzeża stanowi atut portów i przeładowni ujścia Odry. Daje to szansę dotarcia tańszą drogą morską lub wodną śródlądową znacznie bliżej bezpośrednich odbiorców i nadawców obsługiwanych ładunków, w pobliżu ośrodków gospodarczych i ich zaplecza.

Poprawa warunków żeglugowych, na i wokół toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz na Odrze, stworzy szansę wzrostu przewozu towarów. Przywrócenie funkcji transportowych na Odrze umożliwi Polsce realizację Europejskiej Polityki Transportowej, pozwoli na ekologiczny i ekonomicznie uzasadniony transport towarów, poprawi bezpieczeństwo transportu oraz ułatwi rozwój turystyki wodnej. Docelowo, po modernizacji części mostów zaistnieje możliwość utworzenia regularnych przewozów kontenerowych pomiędzy aglomeracjami Górnego i Dolnego Śląska a portami ujścia Odry; możliwa stanie się także obsługa ładunków ponadgabarytowych. Efektem pośrednim będzie wzrost aktywności i znaczenia portów śródlądowych w regionie.

W odniesieniu do pozostałych gałęzi transportu, transport wodny gwarantuje najwyższy poziom bezpieczeństwa w przewozie ładunków i osób. Rozwój żeglugi w przewozie ładunków, w znaczący sposób odciąża transport drogowy, przyczyniając się do wzrostu bezpieczeństwa transportu w Województwie Zachodniopomorskim i w pozostałych regionach wzdłuż wodnego Odrzańskiej Drogi Wodnej poprzez zmniejszenie natężenia ruchu na drogach i niebezpieczeństwa wypadków. Ponadto jako ekologiczna i niezwykle efektywna alternatywa dla transportu lądowego przyczynia się do zmniejszenia niekorzystnego wpływu na środowisko (zmniejszenie zużycia energii i emisji CO₂) generowanego głównie przez transport drogowy.

4.4. Inwestycje transportowe na obszarach ZIT

W ramach wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego SOM oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF), przy zaangażowaniu władz województwa, ustaliły wspólne cele rozwojowe, a także wskazały zintegrowane przedsięwzięcia niezbędne do ich osiągnięcia, łączące działania finansowane przede wszystkim z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFSI) oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4.4.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny – kierunki rozwoju infrastruktury transportowej

Sprawny i efektywny układ drogowy powinna zapewnić obszarowi metropolitalnemu sieć dróg lokalnych (powiatowych i gminnych), pozwalająca na płynne wyprowadzenie ruchu lokalnego do dróg wojewódzkich i krajowych oraz docelowo do sieci TEN-T. Obecnie, nierównomierna gęstość sieci transportowej powoduje, że są gminy dysponujące wszystkimi rodzajami dróg bezpośrednio połączonymi z krajową siecią transportową, ale są również samorządy niedysponujące takimi połączeniami. Dodatkowym problemem pozostaje niski standard oraz niewystarczająca przepustowość dróg lokalnych, przede wszystkim powiatowych i w mniejszym stopniu gminnych, które bezpośrednio wpływają na ograniczenie dostępności głównych ośrodków miejskich Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Z tego względu, podstawowe znaczenie dla skuteczności osiągnięcia założonego celu działania będzie miała realizacja w pierwszej kolejności kluczowych przedsięwzięć łączących jak największą grupę gmin z siecią TEN-T, a następnie wdrożenie zadań poprawiających istotnie spójność obszaru, zwiększających jego integralność i atrakcyjność inwestycyjną oraz wpływających na jakość życia mieszkańców, a także poziom dostępności usług wewnątrz SOM (m.in. poprzez przebudowę północnego odcinka drogi ekspresowej S3 wraz z budową stałego dostępu Świnoujścia do systemu dróg krajowych, budowę obwodnicy Przecławia i Warzyc w gminie Kołbaskowo, przebudowę drogi krajowej nr 31 w ciągu ul. Krygiera w Szczecinie wraz z węzłem Morwowa na A6. Także w ramach dróg lokalnych konieczna jest realizacja projektów, które, będą elementami włączenia w sieć TEN-T oraz usprawnią sieć połączeń drogowych wewnętrznych o charakterze gospodarczym i społecznym. Szczegółowe zestawienie uzgodnionych przez samorządy przedsięwzięć zawiera Tabela 25.

Poprawa jakości połączeń drogowych powinna uwzględniać oczekiwania mieszkańców w zakresie minimalizacji skutków negatywnego wpływu na poziom jakości życia. Niezbędne będzie podjęcie działań na rzecz rozbudowy w SOM ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych z wykorzystaniem wszystkich dostępnych środków transportu, uzupełniających się i zintegrowanych tak, aby transport ludzi i towarów był wydolny i w jak najmniejszym stopniu zagrażał środowisku naturalnemu. Ważnym aspektem osiągnięcia funkcjonalnej integracji obszaru metropolitalnego będzie dążenie do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury. Naturalna wydaje się więc potrzeba wykorzystania istniejącego potencjału wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych przebiegających przez obszar miast, które miałyby stać się bazą dla funkcjonowania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM). Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM⁸ uwzględniając potrzeby i problemy (depopulacja, suburbanizacja, bezrobocie, poziom aktywności gospodarczej i inwestycyjnej, poziom powiązań transportowych) koncentruje się na sieciowym rozwiązaniu tych problemów, ale jednocześnie dąży do wzmacniania powiązań funkcjonalnych w całym SOM. Koncepcja rekomenduje integrację transportu wokół SKM – realizację związanych z tym przedsięwzięciem projektów komplementarnych zidentyfikowane jak np. budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, działania obejmujące budowę centrów przesiadkowych, zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, powstanie parkingów buforowych, parkingów park&ride oraz bike&ride przy stacjach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych na obrzeżach miast oraz zakup

⁸ W ramach projektu pn. „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” wykonano opracowania: 1) Raport pn. „Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego”; 2) „Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020 (ZSTP)” wraz z modelem ruchu; 3) „Plan działań integracji transportu publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020” w ramach ZSTP; 4) „Studium wykonalności dla projektu integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM wraz z oceną oddziaływania na środowisko”; 5) „Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko”.

autobusów energooszczędnych. W ciągu kontynuowanej budowy Trasy Średnicowej w Szczecinie powinien powstać, jako element wspierający wprowadzanie tzw. gospodarki niskoemisyjnej węzeł przesiadkowy Łątko. Węzeł ten, kluczowy dla mieszkańców północnych i zachodnich dzielnic miasta, jest jedną z istotnych stacji składowych SKM, kluczowym dla mieszkańców północnych oraz zachodnich dzielnic miasta. Przebudowa linii kolejowej zapewni możliwość efektywniejszego wykorzystania linii 406 do transportu pasażerskiego poprzez możliwość wykonania w ramach zadania zintegrowanego węzła przesiadkowego z pełną obsługą komunikacyjną dla pasażerów (w tym osób niepełnosprawnych)⁹.

Pomimo zdiagnozowanego dobrego położenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na skrzyżowaniu szlaków transportowych i dostępności różnorodnych rodzajów transportu, oraz zrealizowanych w ostatnich latach wielu inwestycjach zarówno poprawiających stan techniczny dróg jak i wnoszących wkład w usprawnienie całego systemu, zauważalnym jest występowanie szeregu deficytów znacznie ograniczających możliwości dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego metropolii. Wciąż pozostaje nierozwiązanych wiele problemów w powiązaniach zewnętrznych SOM, jak np. kwestia sprawnego połączenia kolejowego z Berlinem; skomunikowanie SOM z innymi obszarami wzrostu w oparciu o drogę ekspresową S10 i S6 oraz budowa w ciągu drogi S6 zachodniego obejścia drogowego Szczecina wraz z przeprawą na wysokości Polic i Goleniowa (istotne, ze względu na alternatywę dla obecnego, powodującego zagrożenie dla mieszkańców, powiązania komunikacyjnego Zakładów Chemicznych Police (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.), które zarówno w układzie kolejowym, jak i drogowym, przebiega przez centrum Szczecina i jego mieszkalne dzielnice); realizacja dodatkowo usprawniającej transport na tym odcinku zewnętrznej kolejowej obwodnicy zachodniej Szczecina (Stobno – Police); usprawnienie połączenia w oparciu o drogę krajową nr 3, w tym dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia oraz budowa w Świnoujściu stałego połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin).

Budowa silnego obszaru metropolitalnego Szczecina potwierdzającego kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarki regionu, wymaga stworzenia wydolnego układu transportowego wewnątrz obszaru metropolitalnego, jak i wzmocnienia jego zewnętrznych powiązań transportowych z resztą województwa i kraju. Realizacja inwestycji w tym zakresie zapewni lub usprawni dostęp przedsiębiorców do ich kontrahentów, uelastyczni rynek pracy i wpłynie na zwiększenie mobilności wśród pracowników, usprawni również komunikację między głównymi ośrodkami wzrostu. Odpowiednie zaprojektowanie i efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej umożliwi redukcję kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, a także podniesie standard życia mieszkańców obszaru metropolitalnego. Takie podejście prezentują cele strategiczne i priorytety oraz odpowiadające im działania w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, zawarte zarówno w Strategii ZIT SOM jak i szerokiej Strategii rozwoju SOM 2020:

a) Strategia ZIT SOM:

Cel strategiczny 1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń

Priorytet 1.1: Rozwój metropolitalnego systemu transportowego

– Działanie 1.1.1: Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym

⁹ Projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) jest „przedsięwzięciem rdzeniowym” Strategii ZIT SOM, wokół którego obudowywane są pozostałe projekty strategiczne i komplementarne zidentyfikowane w Strategii ZIT SOM związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego SOM w ramach wspierania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej (PI 4e, PI 4v).

- Działanie 1.1.2: Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym
 - Działanie 1.1.3: Transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym
 - Działanie 1.1.4: Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym
- Priorytet 1.2: Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

- Działanie 1.2.1: Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu
- Działanie 1.2.2: Transport wodny i śródlądowy: rozbudowa infrastruktury portowej, utrzymanie parametrów torów wodnych, modernizacja ODW
- Działanie 1.2.3: Transport kolejowy

b) Strategia rozwoju SOM 2020:

Cel strategiczny 1: Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM

- Cel operacyjny 1.1 Polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM
- Cel operacyjny 1.2 Poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych

Cel strategiczny 2: Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni

- Cel operacyjny 2.2: Budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego

Drogi lokalne – projekty realizowane w ramach instrumentu ZIT

Projekty realizowane w ramach instrumentu ZIT obejmują projekty realizowane na terenie:

- Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM):
 - a) zgodnie z delimitacją określoną Uchwałą Nr 734/2015 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 maja 2015 r. w sprawie wyznaczenie obszaru instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) na terenie Szczecina i obszaru powiązanego z nim funkcjonalnie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020;
 - b) umieszczone na liście projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym zawartej w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM pozytywnie zaopiniowanej¹⁰ Uchwałą Nr 644/2016 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26 kwietnia 2016 r.

4.4.2. Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) – kierunki rozwoju infrastruktury transportowej

Programując i prowadząc działania w zakresie rozwoju sieci drogowej dla gmin KKBOF istotne będą przedsięwzięcia związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury drogowej przyczyniające się do odciążeniem newralgicznych punktów układu komunikacyjnego oraz jego uspołnieniu z zewnętrzną siecią transportową. W tym aspekcie wyzwaniem dla gmin KKBOF będzie usprawnienie przepływu potoków samochodowych na obecnych trasach, sprawne połączenie dróg gminnych i powiatowych z najważniejszymi szlakami komunikacyjnymi ruchu tranzytowego ze wschodu na zachód (DK 6) oraz z północy na południe (DK 11), w tym poprzez wprowadzanie rozwiązań skrzyżowań bezkolizyjnych i rond. Realizowane inwestycje drogowe powinny uwzględniać plany

¹⁰w trybie art. 30 ust. 5 pkt 2 lit b) ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r., poz. 217 tj.)

krajowe w zakresie rozbudowy sieci dróg ekspresowych, a w szczególności dróg ekspresowych S6 i S11, które stanowią elementy kompleksowej sieci transportowej TEN-T, w zakresie doprowadzenia dróg lokalnych o odpowiednich parametrach i przepustowości do planowanych węzłów i zjazdów z tych tras w celu usprawnienia przepływu strumieni ruchu kołowego w głąb KKBOF. Słabe skomunikowanie terenów inwestycyjnych jest głównym czynnikiem hamującym proces rozwoju gospodarczego i wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną gmin. Istotnym kierunkiem rozwoju sieci drogowej będzie zatem dowiązanie terenów inwestycyjnych (zwłaszcza należących do SSE), czy też portów morskich (np. Portu Morskiego w Kołobrzegu) z głównymi szlakami tranzytowymi, a przez to wykorzystanie posiadanego potencjału dla rozwoju branż przemysłowych i logistycznych na terenie KKBOF. W ramach dróg lokalnych przewiduje się przede wszystkim projekty, które będą uzupełniające w stosunku do inwestycji realizowanych na poziomie krajowym i związanych z budową odcinków dróg ekspresowych S6 oraz S11, przebiegających przez teren KKBOF oraz przyczyniające się do odciążenia ruchu na głównych szlakach, dzięki polepszeniu parametrów i przepustowości układu rozprowadzającego, likwidując tym samym „wąskie gardła”. Szczegółowe zestawienie uzgodnionych przez samorządy przedsięwzięć zawiera Tabela 26.

Zgodnie z przyjętą zasadą programowania rozwoju transportu na terenie KKBOF określoną w Strategii ZIT KKBOF, dopełniającymi przedsięwzięciami powinny być przedsięwzięcia związane wprowadzaniem rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie i zwiększeniem wykorzystania komunikacji publicznej przez mieszkańców, co przełoży się na ograniczenie zatorów komunikacyjnych, szczególnie na obszarze miast, a także ograniczy emisję szkodliwych substancji do atmosfery¹¹. Polityka rozwoju w wymiarze terytorialnym prowadzona w oparciu o instrument ZIT stanowi szansę dla rozwoju zintegrowanych i multimodalnych rozwiązań transportowych, przyczyniając się do zwiększenia mobilności mieszkańców i pracowników.

Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zapewni lub usprawni dostęp przedsiębiorców do rynku, zwiększy mobilność pracowników, usprawni komunikację między ośrodkami oraz wzmocni oddziaływanie na turystykę, stanowiącą jedną z istotniejszych osi rozwojowych i branż gospodarki w regionie. Odpowiednie zaprojektowanie i efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej znacznie usprawni funkcjonowanie przedsiębiorstw, a także podniesie standard życia mieszkańców całego KKBOF. Takie podejście prezentują cele strategiczne i priorytety oraz odpowiadające im działania w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, zawarte zarówno w Strategii ZIT KKBOF jak i Strategii Zrównoważonego Rozwoju Koszalińskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Strategii Rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego:

a) Strategia ZIT KKBOF:

Cel strategiczny 1: 1. Zintegrowany i zrównoważony transport

Priorytet 1.1: Efektywność transportu publicznego.

- Działanie 1.1.1: Wspieranie zrównoważonego, niskoemisyjnego transportu publicznego
- Działanie 1.1.2: Stworzenie spójnego systemu dróg rowerowych

Priorytet 1.2: Lepsza dostępność komunikacyjna KKBOF

- Działanie 1.2.1: Modernizacja lokalnych dróg kołowych i ich integracja z głównymi korytarzami transportowymi regionu;

¹¹ Strategia ZIT KKBOF określa projekty strategiczne związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego KKBOF w ramach wspierania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej (PI 4e).

- b) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Koszalińskiego Obszaru Funkcjonalnego:
Cel strategiczny 2: Poprawa spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej obszaru poprzez remonty, modernizację i budowę infrastruktury drogowej i towarzyszącej.
- c) Strategia Rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego
Cel strategiczny 3: Poprawa funkcjonalności i dostępności komunikacyjnej

Drogi lokalne – projekty realizowane w ramach instrumentu ZIT

- Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF):
 - a) zgodnie z delimitacją określoną Uchwałą Nr 910/15 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 czerwca 2015 r. w sprawie wyznaczenie obszaru instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020,
 - b) umieszczone na liście projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym zawartej w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KKBOF, pozytywnie zaopiniowanej Uchwałą Nr 1026/16 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 29 czerwca 2016 roku.

5. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji transportowych

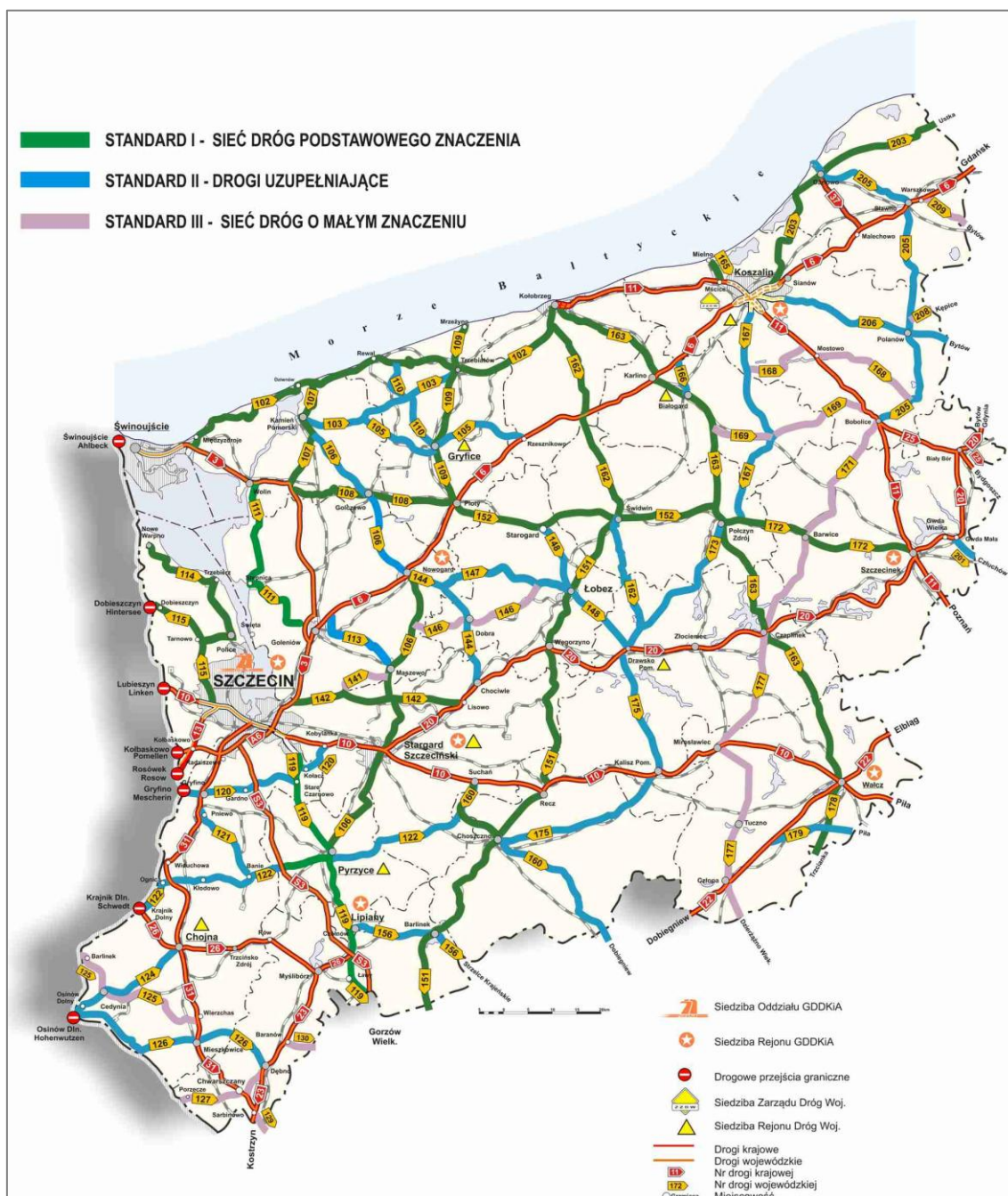
5.1. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na drogach wojewódzkich

Sieć zachodniopomorskich dróg wojewódzkich, stanowiąca uzupełnienie sieci dróg krajowych, z uwagi na pełnioną funkcję w układzie drogowym regionu podzielona została na trzy standardy: standard I – sieć układu podstawowego, standard II – drogi uzupełniające, standard III – sieć dróg o małym znaczeniu (Rysunek 12.).

W ramach przeprowadzanych w latach 2012-2014 przeglądów technicznych dróg, na podstawie badań systemu oceny stanu nawierzchni oraz przeprowadzonej w roku 2014 – w ramach przeglądu dróg – ocenie wizualnej, dokonano oceny stanu techniczno-eksploatacyjnego dróg (Rysunek 13.). W wyniku powyższych przeglądów i wykonanych badań dla pięciu podstawowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni: nośności, równości podłużnej, głębokości kolein, stanu powierzchni i właściwości przeciwpoślizgowych uzyskano ocenę stanu technicznego wszystkich dróg. Po kwalifikacji parametrów, badane drogi zostały zakwalifikowane do trzech klas (.):

- Klasa A(1) – stan dobry i zadowalający: nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane niewymagające remontów, bez uszkodzeń powierzchniowych, kolein i deformacji,
- Klasa B(2) – stan nieodpowiedni (niezadowalający): nawierzchnie z niewielkimi uszkodzeniami, odkształceniami i spękaniem, wymagane zaplanowanie remontu lub zabiegów utrzymaniowych jak powierzchniowe utwardzenie, slurry seal (cienkie warstwy na zimno),
- Klasa C(3) – stan zły: nawierzchnie z uszkodzeniami, wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia, spękania), co świadczy o utracie jej nośności, wymagany remont.

Rysunek 12. Sieć dróg województwa zachodniopomorskiego w podziale na pełnioną funkcję w układzie drogowym – Standaryzacja dróg wojewódzkich



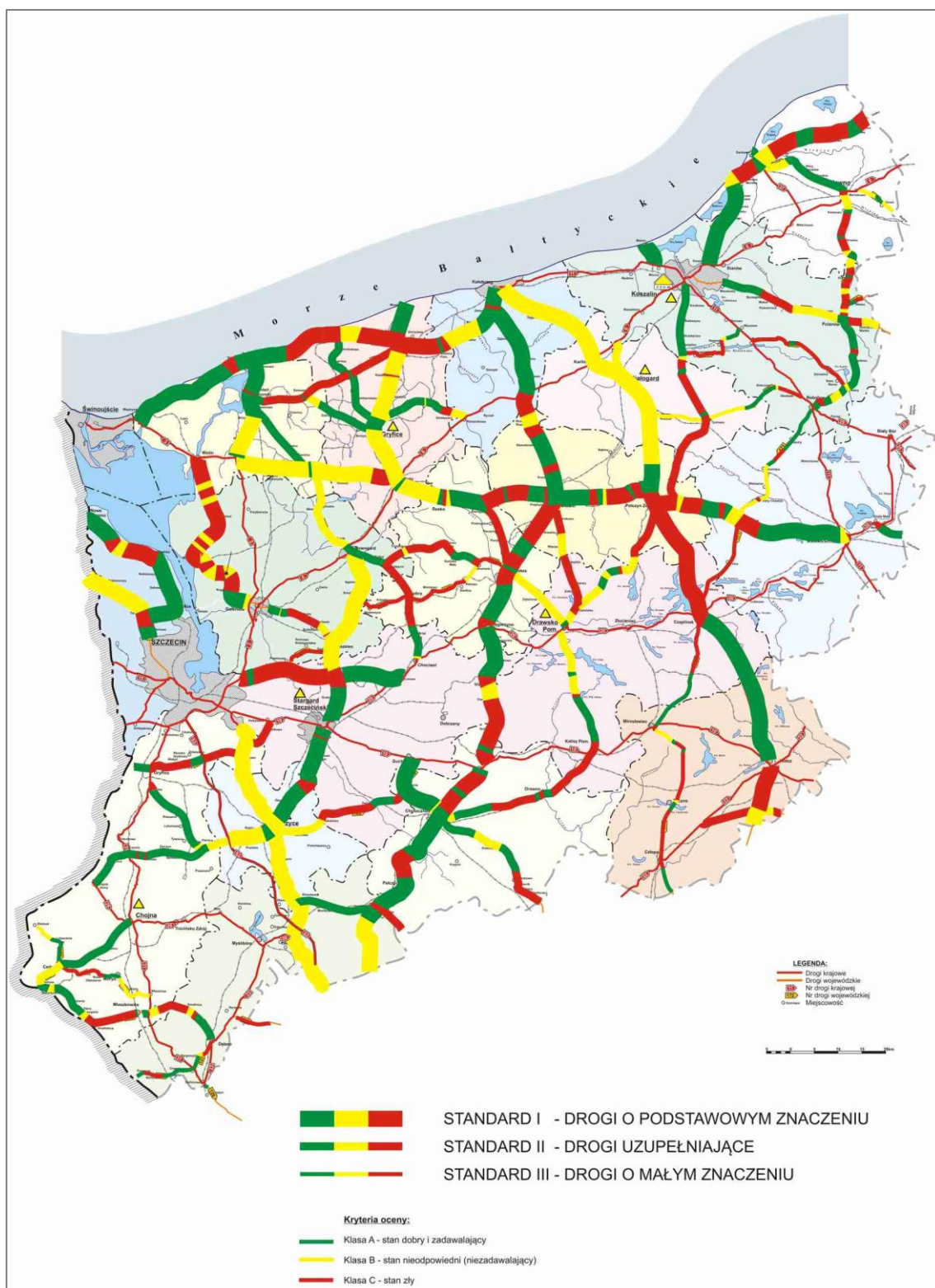
źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

Tabela 8. Stan techniczno-eksploatacyjny dróg wojewódzkich

Drogi w układzie funkcji w sieci	[km]	Klasa A [%]	Klasa B [%]	Klasa C [%]
Standard I – drogi w układzie podstawowym	973,1	42	26	32
Standard II – drogi w układzie uzupełniającym	818,9	41	27	32
Standard III – drogi w układzie o mniejszym znaczeniu	316,8	32	21	47

źródło: opracowanie własne

Rysunek 13. Stan techniczno-eksploatacyjny dróg wojewódzkich, rok 2015.



źródło: Materiały własne Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

5.2. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na drogach powiatowych

Mając na uwadze konieczność zapewnienie drogowej dostępności transportowej ośrodków subregionalnych lub mniejszych ośrodków miejskich realizowaną poprzez drogi powiatowe z infrastrukturą transportową sieci TEN-T samorząd regionu podjął współpracę z władzami powiatów Pomorza Zachodniego działających w ramach Konwentu Starostów Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego. Współpraca ta miała na celu wypracowanie komplementarnej względem zamierzeń inwestycyjnych na drogach wojewódzkich inwestycji dotyczących dróg powiatowych. W jej wyniku Konwent Starostów przedstawił propozycje zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych, które zostały ocenione zgodnie z poniższymi kryteriami:

- Kryterium funkcji drogi – połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T, usprawnienie połączenia miast powiatowych z siedzibami gmin, obejścia miejscowości, usprawnienie połączeń z ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym z ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi (przyjęto punktację od 0 do 1);
- Kryterium kontynuacji ciągu – przedłużenie ciągu dróg powiatowych już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji – premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej, kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg wojewódzkich, zrealizowanych lub planowanych do realizacji (punktacja od 0 do 1);
- Kryterium gotowości do realizacji – wyselekcjonowanie zadań najbardziej przygotowanych tzn. uzyskana lub w trakcie pozyskiwania decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, gotowe lub w trakcie aktualizacji studium wykonalności, projekt budowlany (punktacja od 0 do 1);
- Kryterium bezpieczeństwa – separacja ruchu samochodowego od pieszego/rowerowego, uspokojenie ruchu, budowa infrastruktury dla transportu publicznego: przystanki, zatoki autobusowe, park&ride (punktacja od 0 do 1);
- Kryterium trwałości – zastosowanie technologii tanich w utrzymaniu, zastosowanie technologii niewymagających nakładów inwestycyjnych w kolejnych latach, zastosowanie materiałów wzmacniających odporność na zmiany klimatu (punktacja od 0 do 1);
- Kryterium dla rozwoju lokalnego – weryfikacja wpływu inwestycji na rozwój powiatu (przyjęto punktację: 0, 3 lub 6).

Lista przedłożonych zadań została poddana analizie pod kątem spełnienia założonych kryteriów. Tabela 9. zawiera pełne wyniki tej analizy, uszeregowane w formie rankingu.

Tabela 9. Lista zadań na drogach powiatowych Województwa Zachodniopomorskiego – ranking według punktacji

DANE						KRYTERIA - PUNKTY [0/3]						SUMA PKT. RANKINGU
L.p.	Powiat	Nr Propozycji	Nr drogi /Odcinek	Długość [km]	Koszt [PLN]	Funkcji drogi [0/1]	Kontynuacji ciągu [0/1]	Gotowości do realizacji [0/1]	Bezpieczeństwa [0/1]	Trwałości [0/1]	Znaczenia dla rozwoju lokalnego [0/3/6]	
1	Choszczeński	1.1	2201Z i 1767Z Radaczewo, Sławęcin, Stradzewo	3,0	3 449 415	0	1	1	1	1	6	10
2	Gryficki	8.1	3101Z Karnice-Ninikowo (I ETAP)	3,1	5 481 108,40	0	1	1	1	1	6	10
3	Sławieński	4.1	3741Z Sławsko-Postomino	11,0	11 000 000	1	1	0	1	1	6	10
4	Stargardzki	5.1	1704Z od węzła Stargard Zach. do skrz. z drogą gminną w m. Lipnik	0,9	3 500 000	1	1	0	1	1	6	10
5	Policki	11.1	3923Z Szczecin-Stobno od ul. Okulickiego w Szcz. do skrz. z drogą pow. 3920Z	2,6	5 000 000	1	1	0	1	1	6	10
6	Goleniowski	12.1	4133Z łożnica-Niewiadowo-Żółwia Błoc-Goleniów	17,3	12 000 000	1	1	0	1	1	6	10
7	Kołobrzesci	13.1	3309Z Rościcino-Rzesznikowo (od zakończenia etapu I w km 18+900 do DK 6	3,5	6 000 000	1	1	0	1	1	6	10
8	Walecki	6.1	2310Z i 2311Z Próchnowo-Bronikowo (z m. Próchnowo)	4,1	6 082 171	1	1	1	1	0	6	10
9	Drawski	7.1	1987Z Drawsko Pom. -Gudowo-Lubieszewo-Złocieniec	21,5	15 000 000	1	1	0	1	0	6	9
10	Kamieński	9.1	1012Z Reclaw-Laska	5,0	3 530 000	1	1	0	1	0	6	9
11	Koszaliński	10.1	3518Z,3523Z,3529Z Dobre (węzeł DK6/11)-Mączno-Popowo-Parnowo-Laski Kosz.-Dunowo-Niedalino Odcinek do real. w 2017 DK6-Laski-Dunowo	5,7 na	5 000 000	1	1	0	1	0	6	9
12	Świdwiński	14.1	1082Z,1098Z ul. Kombatantów Polskich i ul. Wojska Polskiego w Świdwinie	1,6	4 260 000	0	0	0	1	1	6	8
13	Gryfiński	3.1	1471Z i 1492Z Gryfino ul.1 Maja, ul. Sprzymierzonych	0,9	4 000 000	0	1	0	1	0	6	8
14	Łobeski	2.1	4314Z Radowo Wlk.-Resko	10,0	10 000 000	1	1	0	0	0	6	8
15	Mysliborski	15.1	2152Z Barlinek-Ożar	1,7	1 950 000	0	0	0	1	1	6	8
16	Szczecinecki	16.1	1296Z Żółtnica-Omulna-DK11	6,1	6 000 000	1	1	0	0	0	6	8
17	Gryficki	8.2	3101Z Ninikowo-Śliwin (II ETAP)	2,1	5 428 660,04	0	1	1	1	1	3	7
18	Sławieński	4.2	3720Z Karwice-Smardzewo-Ostrowiec	8,5	8 500 000	1	1	0	1	1	3	7
19	Stargardzki	5.2	1704Z od skrz. z drogą gminną w m. Lipnik do ronda15 Południk w m. Stargard	1,2	3 500 000	1	1	0	1	1	3	7
20	Policki	11.2	3920Z Doluje-Stobno	3,1	5 000 000	1	1	0	1	1	3	7
21	Kołobrzesci	13.2	3309Z Rościcino-Rzesznikowo "Przebudowa wraz z rozbudową drogi pow. Nr 3309Z Rościcino-Rzesznikowo na odcinku od Siemysła do Gorawina"	3,8	7 900 000	1	1	0	1	1	3	7
22	Walecki	6.2	2311Z Piecnik-Próchnowo (bez m. Próchnowo)	3,4	3 781 424	1	1	1	0	1	3	7
23	Drawski	7.2	1994Z Osiek Drawski-Wierzchowo-Będlino-Sońnica	10,5	10 000 000	0	1	0	1	0	3	5
24	Koszaliński	10.2	3514Z Borkowice (węzeł DK11) Borkowice-Dobrzyca-Dobre	-	-	1	0	0	1	0	3	5
25	Szczecinecki	16.2	1294Z Szczecinek (projektowany węzeł Szczecinek Wschód w ciągu S11)-Żółtnica	5,6	5 500 000	1	1	0	0	0	3	5
26	Gryficki	8.3	3152Z Mrzeżyno-Rogowo	1,9	4 741 223,16	0	1	1	1	1	0	4
27	Świdwiński	14.2	1057Z Białogard-Sławoborze (od granicy z Powiatem białogardzkim-Sidlowo-Sławoborze)	5,6	5 400 000	0	0	0	1	0	3	4
28	Stargardzki	5.3	1704Z od ronda 15 Południk do Pl. Zgody w Stargardzie	2,1	3 000 000	1	1	0	1	1	0	4
29	Gryfiński	3.2	1351Z Gardno-Pyrzyce	6,0	6 000 000	1	0	0	0	0	3	4
30	Łobeski	2.2	4346Z Węgorzyno-Przytór	4,2	4 000 000	1	0	0	0	0	3	4
31	Kołobrzesci	13.3	3309Z Rościcino-Rzesznikowo	12,1	10 500 000	1	1	0	0	1	0	3
32	Gryfiński	3.3	119 Radziszewo-Gardno	10,6	6 000 000	1	1	0	0	0	0	2
33	Szczecinecki	16.3	1274Z Trzcino-Gałow-Szczecinek	6,1	6 000 000	1	0	0	0	0	0	1

źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Infrastruktury i Transportu

5.3. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji dotyczących zakupu taboru kolejowego

Województwo Zachodniopomorskie jest na swoim terenie organizatorem kolejowych przewozów pasażerskich. Aktualnie kolejowe przewozy regionalne zlecane przez Województwo na liniach zelektryfikowanych realizowane są średnio w 58% przez tabor należący do Województwa, a w 42% przez tabor należący do obecnego operatora przewozów regionalnych. Na liniach niezelektryfikowanych proporcje wynoszą odpowiednio 81% tabor Województwa, 19% tabor operatora. Strategia Województwa w zakresie realizacji przewozów pasażerskich zakłada, że Województwo, jako organizator transportu pasażerskiego, będzie właścicielem całego taboru niezbędnego do realizacji przewozów pasażerskich.

Od roku 2009 Województwo zabezpieczając potrzeby przewozowe mieszkańców regionu w zakresie transportu kolejowego dokonuje zakupów nowoczesnego taboru oraz modernizacji zakupionego taboru używanego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego zakłada sukcesywną wymianę taboru kolejowego, a całkowita wymiana powinna mieć miejsce w roku 2020. W ten sposób Województwo w pełni decyduje o standardzie taboru realizującego przewozy na rzecz mieszkańców regionu. W rezultacie zyskuje wpływ nie tylko na komfort i bezpieczeństwo podróży, ale również na lepsze wykorzystanie parametrów modernizowanych linii kolejowych, co skutkuje skróceniem czasu podróży i lepszym wykorzystaniem przepustowości istniejącej infrastruktury. Wszystkie te czynniki znacznie poprawiają konkurencyjność regionalnego transportu kolejowego.

Do roku 2015 zakupy taboru powiększyły flotę pojazdów szynowych województwa do 48 sztuk z czego :

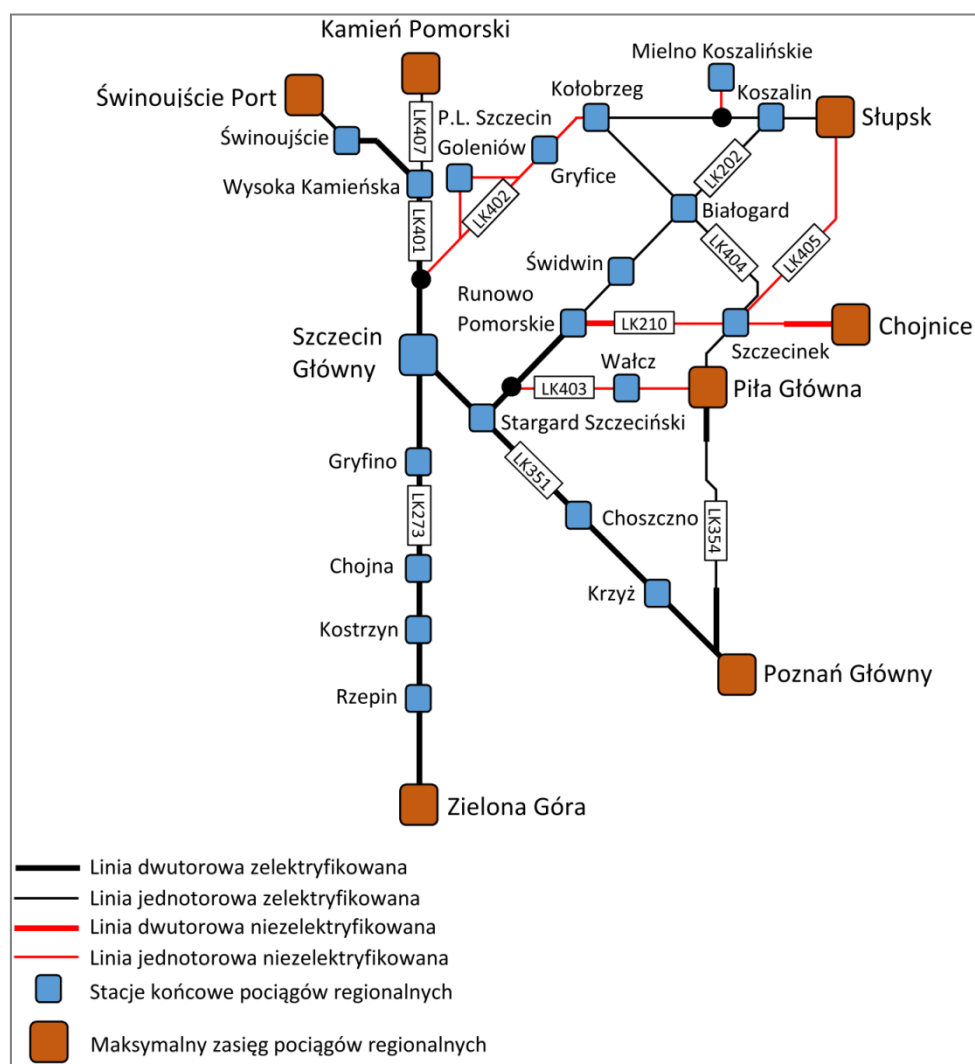
- w latach 2010-2012 zrealizowano zakup 12 sztuk trójczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych (przy wykorzystaniu środków Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego);
- w latach 2011-2012 zrealizowano zakup 2 sztuk dwuczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych (przy wykorzystaniu środków z rezerwy celowej budżetu państwa);
- w latach 2013-2015 zakupiono i zmodernizowano 12 sztuk trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (przy wykorzystaniu środków Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego);
- w latach 2013-2015 zrealizowano wspólnie z Województwem Lubuskim zakup 16 (13 dla Województwa Zachodniopomorskiego i 3 dla Województwa Lubuskiego) sztuk czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (przy wykorzystaniu środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko).

W istniejącym rozkładzie jazdy pociągi regionalne zamawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego kursują na następujących odcinkach linii kolejowych (Rysunek 14.):

- linia kolejowa nr 210 Runowo Pomorskie – Chojnice (trakcja spalinowa),
- linia kolejowa nr 402 Goleniów – Kołobrzeg (trakcja spalinowa),
- linia kolejowa nr 403 Ulikowo – Piła Północ (trakcja spalinowa),
- linia kolejowa nr 427 Mścice – Mielno Koszalińskie (trakcja spalinowa),
- linia kolejowa nr 202 Stargard – Słupsk (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 273 Szczecin Główny – Zielona Góra (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 351 Szczecin Główny – Poznań Główny (trakcja elektryczna),

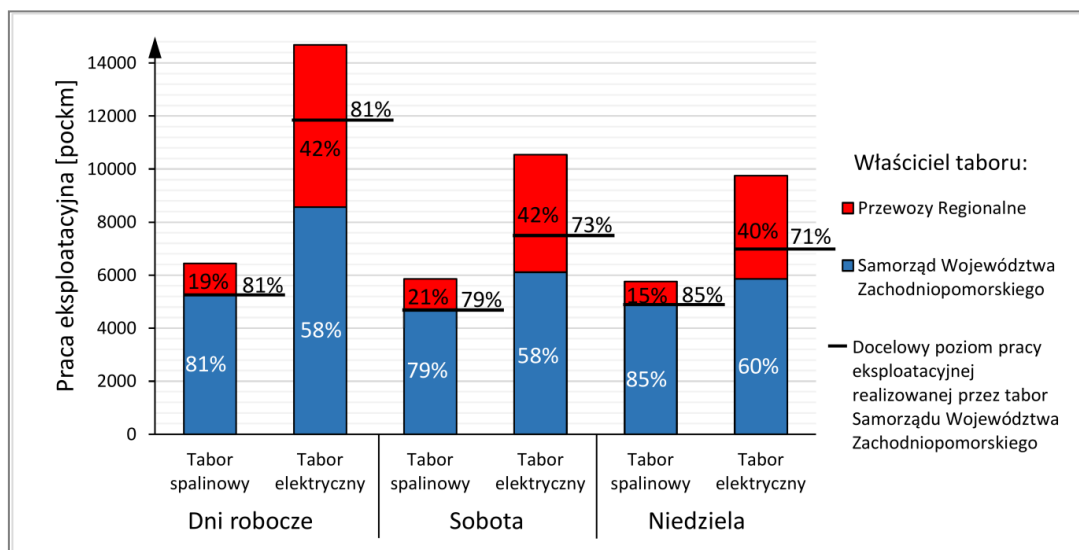
- linia kolejowa nr 401 Szczecin Główny – Świnoujście Port (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 402 Kołobrzeg – Koszalin (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 405 Piła Główna – Słupsk (trakcja elektryczna),
- linia kolejowa nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski (trakcja elektryczna).

Rysunek 14. Schemat linii kolejowych, na których kursują pociągi regionalne zamawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.



źródło: Analiza zapotrzebowania na tabor do wykonywania przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego, Poznań luty 2016

Rysunek 15. Realizacja pracy eksploatacyjnej zamawianej przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w podziale na właściciela taboru, trakcję i dzień tygodnia wraz z docelowym poziomem przejścia pracy eksploatacyjnej przez tabor Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego.



źródło: Analiza zapotrzebowania na tabor do wykonywania przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego, Poznań, luty 2016

5.4. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w infrastrukturę kolejową

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego występuje znaczna liczba linii kolejowych, mających charakter wyłącznie regionalny, stanowiących uzupełnienie dla podstawowego układu sieci kolejowej znaczenia państwowego, wykorzystywanego do realizacji pasażerskich przewozów międzywojewódzkich. Z tego względu linie te od lat traktowane są marginalnie przez zarządcę infrastruktury kolejowej – spółkę PKP PLK S.A., skutkiem czego stan techniczny większości z nich uległ znacznemu pogorszeniu. Linie te mają jednak istotne znaczenie dla wewnętrznej i zewnętrznej dostępności oraz spójności komunikacyjnej regionu, zapewniając mieszkańcom możliwość codziennych dojazdów do miejsc pracy i nauki oraz umożliwiając realizację przewozów towarowych do wielu mniejszych miejscowości regionu, zatem ich właściwe funkcjonowanie jest kluczowe dla zrównoważonego rozwoju województwa.

W związku z powyższym, podczas przygotowywania założeń do obecnej perspektywy finansowej, do rewitalizacji zarekomendowano następujące linie kolejowe wymagające pilnych działań naprawczych lub modernizacyjnych:

- nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie;
- nr 403 na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski (poprawa przepustowości);
- nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg;
- nr 405 na odcinku Szczecinek – Biały Bór – granica województwa;
- nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski.

Ze względu na zły stan techniczny oraz duże znaczenie dla rozwoju regionu, jako priorytetowe do rewitalizacji wskazano trzy pierwsze, spośród wymienionych, tj. linie nr 210, 403 i 404.

Następnie przeprowadzono ranking linii kolejowych rekomendowanych do rewitalizacji w ramach RPO WZ 2014-2020 (Tabela 10.). Dla dokonania najefektywniejszego i najtrafniejszego wyboru linii

do rewitalizacji przyjęto niżej wymienione kryteria, na podstawie których oceniono linie, przyznając im odpowiednią liczbę punktów:

- a. kryterium **długości odcinka** przewidzianego do modernizacji; w km (punktacja od 1 do 5; do 20 km – 1 pkt, do 40 km – 2 pkt, do 60 km – 3 pkt, do 80 km – 4 pkt, do 100 km – 5 punktów);
- b. kryterium obecnej **prędkości handlowej** najszybszego pociągu regionalnego na proponowanym do modernizacji odcinku, w km/h (punktacja od 1 do 3; do 60 km/h – 3 pkt, do 65 km/h – 2 pkt, powyżej 65 km/h – 1 punkt);
- c. kryterium obecnej **przepustowości** proponowanego do modernizacji odcinka – maksymalna dobowo liczba par pociągów regionalnych, które teoretycznie można wytrasować na odcinku linii kolejowej przy jej aktualnych parametrach eksploatacyjnych; w sztukach (punktacja od 1 do 3; do 60 par pociągów – 1 pkt, do 40 par – 2 pkt, do 20 par – 3 punkty);
- d. kryterium **potencjału społecznego** – wskazujące liczbę osób zamieszkujących miejscowości położone w przebiegu proponowanego do modernizacji odcinka (punktacja od 1 do 3; do 50 tys. mieszkańców – 1 pkt, do 100 tys. mieszkańców – 2 pkt, powyżej 100 tys. mieszkańców – 3 punkty);
- e. kryterium **znaczenia dla spójności i rozwoju transportu w regionie** – określające wpływ planowanych inwestycji na rozwój transportu kolejowego w regionie oraz powiązanie tych inwestycji z siecią TEN-T na obszarze województwa (punktacja od 1 do 3; minimalny wpływ na rozwój transportu i brak powiązań z siecią TEN-T – 1 pkt, duże znaczenie dla rozwoju transportu lub powiązanie z siecią TEN-T – 2 pkt, duże znaczenie dla rozwoju transportu w regionie oraz powiązanie z siecią TEN-T – 3 punkty).

Tabela 10. Regionalne linie kolejowe do rewitalizacji – ranking według punktacji

Lp.	Dane podstawowe			Kryteria oceny – punktacja					Suma punktów w rankingu
	Nr linii kolejowej	Odcinek rekomendowany do modernizacji	Długość odcinka [km]	Długość odcinka 1/5	Prędkość handlowa [km/h] 1/3	Przepustowość 1/3	Potencjał społeczny 1/3	Znaczenie dla rozwoju regionu i powiązanie z TEN-T 1/3	
1	210	Szczecinek – Runowo Pomorskie	88,181	5	1 (66,13)	2	2	3	13
2	403	Wałcz – Kalisz Pomorski	44,487	3	1 (65,10)	3	1	2	10
3	404	Szczecinek – Kołobrzeg	99,416	5	1 (66,78)	1	3	3	13
4	405	Szczecinek – Biały Bór – granica woj.	34,289	2	2 (61,37)	3	1	1	9
5	407	Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski	16,643	1	3 (49,92)	2	1	2	9

źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Infrastruktury i Transportu, Biuro Regionalnego Transportu Pasażerskiego; obliczenia na podstawie materiałów udostępnionych przez PKP PLK S.A. oraz własnych

Po dokonaniu oceny w oparciu o powyższe kryteria na listę projektów przyjętych do realizacji w ramach Osi V Zrównoważony Transport, Działanie 5.5 Budowa, przebudowa i rehabilitacja regionalnych linii kolejowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020, ze względu na ograniczoną alokację środków, wynoszącą 35 mln €, ostatecznie zakwalifikowano rewitalizację linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek

– Runowo Pomorskie o łącznej długości 88,181 km. Zadanie realizowane będzie w trybie pozakonkursowym i zostało ujęte w Kontrakcie Terytorialnym.

Ze względu na przyznaną alokację środków UE inwestycję podzielono na 2 etapy, z których tylko pierwszy, obejmujący odcinek linii o łącznej długości 69,263 km, dla którego zapewniono źródło finansowania.

Modernizacja odcinków linii nr 210, które zakwalifikowano do realizacji w drugim etapie inwestycji, a także modernizacja pozostałych, wyżej wymienionych, rekomendowanych do modernizacji linii kolejowych zostanie przeprowadzona, o ile zostaną uzyskane oszczędności finansowe podczas rozstrzygnięcia przetargu na realizację I etapu modernizacji linii nr 210 lub znajdą się dodatkowe wolne środki finansowe w budżecie PKP PLK S.A. lub Województwa Zachodniopomorskiego, bądź jakiegokolwiek niewykorzystane środki z RPO WZ 2014-2020.

5.5. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w infrastrukturę dla transportu wodnego

W celu wyselekcjonowania przedsięwzięć planowanych do wsparcia w ramach środków RPO WZ w ramach CT 7 w obszarze transportu wodnego (morskiego i śródlądowego) podjęta została współpraca z instytucjami, które odpowiadają za infrastrukturę śródlądowych i morskich szlaków żeglugowych: tj.: Urzędem Morskim w Szczecinie (UMS), Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie (UŻŚ), Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Szczecinie (RZGW) oraz Zachodniopomorskim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie (ZZMiUW). Do ich kompetencji należą zadania z szeroko rozumianego zakresu gospodarki wodnej oraz transportu i bezpieczeństwa na obszarach wodnych (w tym m.in.: bezpieczeństwo żeglugi morskiej i śródlądowej; wyznaczanie dróg morskich i śródlądowych, kotwiczowisk i badanie warunków ich żeglowności; oznakowanie nawigacyjne dróg morskich i śródlądowych, kotwiczowisk w portach i przystaniach; budowa i utrzymanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani; planowanie rozwoju portów i przystani; monitorowanie i informowanie o ruchu jednostek pływających).

Propozycje infrastrukturalnych zadań inwestycyjnych dla transportu wodnego, w celu ujęcia w „Planie Inwestycji Transportowych dla Województwa Zachodniopomorskiego”, a przez to zaplanowanie ich realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego w trybie pozakonkursowym, poddane zostały ocenie zgodnie z poniższymi kryteriami:

- Kryterium dostępowe: kwalifikowalność projektu w ramach RPO WZ (punktacja: 0;1)
 - w kryterium tym weryfikowano czy zgłoszone projekty odpowiadają zapisom Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego; Zgodność ze Szczegółowym Opiskiem Osi Priorytetowych RPO WZ prowadzić miała do realizacji celów szczegółowych Priorytetu Inwestycyjnego 7c. Projekty niespełniające przedmiotowego kryterium nie były poddane dalszej ocenie za pomocą kryteriów rangujących;
- Kryterium rangujące: spójności z dokumentami strategicznymi (punktacja: 0 do 2) – w kryterium tym weryfikowano zgodność zgłoszonych projektów z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym. Badano zgodność z: Polityką Transportową Polski na lata 2006-2025, Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 oraz Strategią rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;

- Kryterium rangujące: znaczenia dla spójności i rozwoju transportu w regionie (punktacja: od 0 do 3) – w kryterium tym weryfikowano wpływ planowanych inwestycji na rozwój transportu wodnego w regionie, powiązania tych inwestycji z siecią TEN-T na obszarze województwa a także komplementarność inwestycji wobec projektu pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m.

Dzięki przyjętej metodologii oceny wyselekcjonowano i zhierarchizowano zadania inwestycyjne, które przyczynia się do wzrostu atrakcyjności transportu wodnego i multimodalnego oraz poprawy bezpieczeństwa żeglugi i oznakowania nawigacyjnego (ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych i dróg wodnych prowadzących do portów, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem).

Lista przedłożonych przez ww. instytucje zadań została poddana analizie pod kątem spełnienia założonych kryteriów. Wynik tej analizy, jako ranking przedsięwzięć możliwych do realizacji w ramach środków RPO WZ zawiera Tabela 11.

Tabela 11. Lista zadań w obszarze transportu wodnego w Województwie Zachodniopomorskim – ranking według punktacji

Dane przedsięwzięcia				Kryteria – punkty		Suma punktów
L.p.	Przedsięwzięcie	Podmiot zgłaszający*	Koszt [mln PLN]	Kryterium spójności z dokumentami strategicznymi (od 0 do 2)	Kryterium znaczenia dla spójności i rozwoju transportu w regionie (od 0 do 3)	
1.	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach	UMS	22,58	2	3	5
2.	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy	UMS	6,30	2	3	5
3.	Prace modernizacyjne (pogłębiarskie) na rzece Gunica	UMS	2,30	1	3	4
4.	Modernizacja systemu monitoringu wizyjnego śródlądowych dróg wodnych systemu RIS	UŻŚ	0,70	1	3	4
5.	Modernizacja systemu monitorowania ruchu statków w oparciu o system AIS	UŻŚ	0,30	1	2	3
6.	Modernizacja oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglownych na śródlądowych drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego wraz ze sprzętem do obsługi	RZGW	0,87	1	2	3
7.	Zakup jednostek pływających służących poprawie bezpieczeństwa na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie	UMS	18,82	1	1	2

źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Zarządzania Strategicznego;

* UMS – Urząd Morski w Szczecinie, UŻŚ – Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, RZGW – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

5.6. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji w ramach instrumentów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

5.6.1. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Projekty zawarte w Strategii ZIT SOM stanowią odpowiedź na zdiagnozowane problemy związane z jakością dróg oraz słabą dostępnością do sieci transportowej w ramach SOM, projekty te zostały wytypowane w trakcie prac nad Strategią ZIT SOM w ramach wewnętrznego procesu doboru i oceny propozycji projektów (zgłoszonych przez poszczególne gminy i powiat) przeprowadzonego przez SSOM na podstawie zestawu jednolitych kryteriów formalno prawnych i specyficznych¹²:

- Kryteria formalno-prawne:
 - typ i wielkość projektu (spójny projekt indywidualny; jednorodna wiązka „małych projektów” wdrażana na obszarze min. 2 JST);
 - zgodność z zapisami Umowy Partnerstwa (zapewnienie bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi);
 - stopień przygotowania projektu (możliwa szczegółowa identyfikacja zakresu projektu i jego wielkości, możliwe do określenia wskaźniki produktu, brak ograniczeń realizacyjnych natury prawnej np. niezgodność z mpzp);
 - projekt wynika z zapisów specyficznych dokumentów strategicznych (na poziomie regionalnym i lokalnym).
- Kryteria specyficzne:
 - stopień kompleksowości zadania;
 - komplementarność z istniejącą infrastrukturą transportową;
 - łączenie systemu drogowego z innymi rodzajami transportu (transportem rowerowym, lotniczym, kolejowym i wodnym);
 - integracja z pozostałymi inwestycjami zidentyfikowanymi w Strategii ZIT SOM.

Projekty strategiczne wytypowane na podstawie oceny zgodnie z zasadami wyboru opisanymi powyżej, zostały następnie pozytywnie zweryfikowane przez IZ RPO WZ 2014-2020 w procesie identyfikacji będącej częścią procesu opiniowania Strategii ZIT. Projekty te podlegają dalszej procedurze wyboru i oceny przewidzianej dla projektów pozakonkursowych. W tym zakresie ocena obejmuje zestaw kryteriów obligatoryjnych w ramach kryteriów płaszczyzny dopuszczalności oceniających zgodność projektu z założeniami i kierunkami rozwoju przyjętymi w Strategii ZIT SOM oraz wpływ projektu na wzmocnienie integralności i funkcjonalności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

5.6.2. Metodologia i kryteria wyboru inwestycji na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

Projekty zawarte w Strategii ZIT KKBOF stanowią odpowiedź na zdiagnozowane problemy związane z jakością dróg oraz słabą dostępnością do sieci transportowej w ramach KKBOF, projekty te zostały wytypowane w trakcie prac nad Strategią ZIT KKBOF w ramach wewnętrznego procesu doboru

¹² Procedura oraz kryteria wewnętrznego doboru projektów zostały szczegółowo opisane w Strategii ZIT SOM.

i oceny propozycji projektów (zgłoszonych przez poszczególne gminy), przeprowadzonego na podstawie zestawu jednolitych kryteriów dostępowych i merytorycznych¹³:

- Kryteria dostępne (projekt musi spełnić wszystkie kryteria dostępne):
 - zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE (Zrównoważony rozwój, Równość szans, Społeczeństwo informacyjne);
 - zgodność z aktualną Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego;
 - zgodność projektu z wyznaczonymi celami tematycznymi oraz priorytetami inwestycyjnymi RPO WZ 2014-2020 oraz Strategii ZIT KKBOF;
 - zakres i rodzaj interwencji przewidzianej projektem jest zgodny ze Szczegółowym Opiskiem Osi Priorytetowych RPO WZ 2014-2020;
 - projekt realizuje odpowiednie wskaźniki Strategii ZIT KKBOF oraz wskaźniki wskazane w Szczegółowym Opiskiem Osi Priorytetowych RPO WZ 2014-2020);
- Kryteria merytoryczne (kryteria zgodności projektów z celami kierunkowymi Strategii ZIT KKBOF:
 - Zgodność z zapisami Umowy Partnerstwa. Projekt przyczynia się do poprawy dostępności KKBOF, w tym zapewnia konieczne bezpośrednie połączenia: z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej);
 - Preferencję uzyskują projekty, których realizacja wzmocni potencjał gospodarczy KKBOF – ich realizacja przyczyni się do lepszego skomunikowania stref aktywności gospodarczej lub portów morskich zlokalizowanych na obszarze KKBOF z zewnętrznym układem transportowym (kryterium rozstrzygające).

Projekty strategiczne wytypowane na podstawie oceny zgodnie z zasadami wyboru opisanymi powyżej, zostały następnie pozytywnie zweryfikowane przez IZ RPO WZ 2014-2020 w procesie identyfikacji będącej częścią procesu opiniowania Strategii ZIT. Projekty te podlegają dalszej procedurze wyboru i oceny przewidzianej dla projektów pozakonkursowych. W tym zakresie ocena obejmuje zestaw kryteriów obligatoryjnych w ramach kryteriów płaszczyzny dopuszczalności oceniających zgodność projektu z założeniami i kierunkami rozwoju przyjętymi w Strategii ZIT KKBOF oraz wpływ projektu na wzmocnienie integralności i funkcjonalności Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

6. Wdrażanie

6.1. Transport drogowy

6.1.1. Zdolność instytucjonalna

Projekty w zakresie realizacji inwestycji drogowych na drogach wojewódzkich realizowane będą w ramach RPO WZ podziałanie 5.1 Budowa i przebudowa regionalnych dróg wojewódzkich w trybie projektów pozakonkursowych oraz w ramach Programu Współpracy Interreg VA Niemcy/Meklemburgia Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska. Podmiotem uprawnionym do ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 5.1 jak i programu Interreg VA będzie Województwo Zachodniopomorskie w imieniu którego realizatorem projektów będzie Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, który jest jednostką organizacyjną

¹³ Procedura oraz kryteria wewnętrznego doboru projektów zostały szczegółowe opisane w Strategii ZIT KKBOF.

województwa pełniącą funkcję zarządcy dróg wojewódzkich i posiadającą zdolność organizacyjną, odpowiednie zasoby techniczne niezbędne do realizacji zadania oraz wykwalifikowane zasoby kadrowe odpowiedzialne za realizację projektów jak również doświadczenie w przygotowaniu i realizacji projektów związanych z budową i przebudową dróg wojewódzkich współfinansowanych środkami UE. W perspektywie finansowej 2007-2013 ZZDW w Koszalinie był realizatorem przeszło 30 projektów w zakresie budowy i przebudowy dróg w ramach których wydatkowano przeszło 600 mln zł. Środki na zabezpieczenie wkładów własnych przy realizacji projektów zabezpieczone będą w budżecie województwa zachodniopomorskiego oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Województwo jako Beneficjent posiada zdolność finansową i organizacyjną do zarządzania projektem i utrzymania projektu.

Wiarygodność, pewność i wypłacalność Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego jako ustawowego organu administracji samorządowej oraz ZZDW w Koszalinie będącego jednostką budżetową Zarządu Województwa gwarantuje trwałość instytucjonalną i finansową projektu w okresie pięciu lat od płatności końcowej na rzecz Beneficjenta zgodnie z Art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

6.1.2. Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania

Realizacja projektów w zakresie realizacji inwestycji drogowych na drogach wojewódzkich wiąże się z poniższymi czynnikami ryzyka, w większości niezależnymi od Beneficjenta:

- a) ryzyko opóźnienia terminu podpisania umowy z wybranym Wykonawcą robót budowlanych,
- b) wzrost cen materiałów oraz usług budowlanych, w tym szczególnie materiałów wysokiej jakości, niezbędnych do zrealizowania inwestycji zgodnie z wymogami dotyczącymi trwałości, co może doprowadzić do przekroczeń budżetowych,
- c) ryzyko wzrostu cen materiałów i usług budowlanych związane z dynamiką na tym rynku oraz czasem jaki upływa od momentu przygotowania dokumentacji przez wyłonienie wykonawcy aż do samego momentu realizacji inwestycji; okres ten jest długi, czego konsekwencją jest brak możliwości precyzyjnego zaplanowania kosztów,
- d) ryzyko upadłości firm wykonawczych, co może doprowadzić do wyboru nowego wykonawcy oraz wzrostu kosztów inwestycji i wydłużenia czasu realizacji,
- e) opóźnienie w wykonawstwie robót budowlanych wpływające na wydłużenie czasu przebudowy, co może doprowadzić do zerwania umowy z wykonawcą i konieczności wyboru nowego wykonawcy robót/usług,
- f) wystąpienie dodatkowych i uzupełniających robót budowlanych wydłużających termin realizacji i powodujących wzrost kosztów inwestycji.

6.1.3. Zarządzanie ryzykiem

Wykonawcy poszczególnych projektów na wszystkich etapach realizacji inwestycji tzn. dokumentacji technicznej, robót budowlanych, zarządzania projektem są wyłaniani zgodnie z obowiązującą procedurą zamówień publicznych. W celu zmniejszenia ryzyka pojawienia się jakichkolwiek nieprawidłowości na etapie wykonawstwa z ramienia wnioskodawcy, bezpośredni monitoring oraz nadzór nad każdym projektem prowadzić będzie Kierownik Projektu – pracownik ZZDW Koszalin oraz Koordynator – pracownik Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego. Natomiast w drodze przetargu wyłaniany będzie Inżynier Projektu, który niezależnie będzie prowadził nadzór inwestorski i zarządzanie projektem.

Ponadto Województwo Zachodniopomorskie w ramach jednostek organizacyjnych dysponuje doświadczonym potencjałem kadrowym w oparciu o który realizuje obowiązki ustawowe i wynikające z nich zadania dla których m.in. realizowane są projekty współfinansowane środkami UE. Województwo Zachodniopomorskie w celu zapobiegania, a w razie konieczności szybkiego reagowania w sytuacjach niepożądanych mogących pojawić się w trakcie realizacji projektu, działa w oparciu o wypracowane na bazie wieloletniego doświadczenia procedury zapewniające skuteczną i efektywną kontrolę zarządczą. Sposób postępowania jest dobierany adekwatnie do zaistniałej potrzeby, jednakże zawsze priorytetem jest szybkie i skuteczne wyeliminowanie sytuacji niepożądanej. Działania w tym zakresie podejmowane są w ramach dostępnych narzędzi legislacyjnych, zawartych w szczególności w Prawie zamówień publicznych, specustawie drogowej i przepisach Kodeksu cywilnego. W przypadku braku możliwości zaradzenia sytuacji niepożądanej bez ingerencji instytucji zewnętrznych, rozstrzyganie sporów powierzane jest właściwym organom lub sądom.

Na etapie realizacji projektów, zgodnie z regulaminem organizacyjnym, realizacja zadań wykonywana będzie zgodnie z określonymi procedurami w oparciu o szczegółowe wytyczne ujęte w regulaminach z zakresu udzielania zamówień publicznych, budżetowania zadań, rachunkowości. Zadania na etapie realizacji podlegają analizie ryzyka, badaniom audytowym przez biura audytu wewnętrznego oraz kontroli podejmowanych działań w ramach biur kontroli wewnętrznej.

W wyniku realizacji inwestycji właścicielem powstałej infrastruktury drogowej pozostanie Województwo Zachodniopomorskie, a Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie będzie sprawował zarząd nad powstałą infrastrukturą zgodnie ze Statutem ZZDW w Koszalinie stanowiącym załącznik do Uchwał Nr XXXIV/412/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 23 października 2006 r. Zgodnie z zapisami § 2 pkt. 1, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie jest jednostką budżetową, finansowaną przez Samorząd Województwa, wykonującą z upoważnienia Zarządu Województwa zarząd drogami wojewódzkimi, w zakresie planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg zgodnie z postanowieniem ustawy o drogach publicznych. Inwestycje będą miały charakter trwały. Środki na powyższe wydatki zabezpieczone będą w:

- rocznych budżetach województwa zachodniopomorskiego,
- rocznych budżetach (plany rzeczowo-finansowe) ZZDW w Koszalinie.

Tabela 12. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport drogowy

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Nieuzyskanie dofinansowania na realizację inwestycji	Średnie	– Przygotowanie z najwyższą starannością założeń dotyczących projektu – Przygotowanie wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami zgodnie z wytycznymi i kryteriami przyjętymi w programie
Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych	Niskie	– Zakres przedmiotowy inwestycji został szczegółowo opracowany – Koszty realizacji projektu zostały oszacowane w sposób prawidłowy, z zachowaniem należytej staranności
Realizacja Projektów		
Zaburzenia przepływów finansowych	Niskie	– W celu zapewnienia płynności finansowej projektu oraz w kontekście konieczności prefinansowania wydatków związanych z jego realizacją środki zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa – Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa organy administracji państwowej w zakresie gospodarki finansowej podlegają m.in. przepisom dotyczącym finansów publicznych
Słaba koordynacja zasobów ludzkich	Średnie	– Wyznaczenie Kierownika Projektu z ramienia Realizatora Projektu – ZZDW w Koszalinie oraz Koordynatora Projektu z ramienia Beneficjenta pracownik WliT Urzędu Marszałkowskiego –osób z dużym doświadczeniem w realizacji projektów finansowanych ze środków zewnętrznych – Realizacja zadania z Inżynierem Kontraktu wyłonionym w postępowaniu przetargowym
Niesolidni wykonawcy	Niskie	– Określenie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia warunków udziału w postępowaniu, których spełnienie zapewni wybór solidnego wykonawcy – Przeprowadzanie i realizacja robót budowlanych w terminach przewidujących margines czasowy na ewentualne opóźnienia
Etap operacyjny		
Wystąpienie korekt finansowych z tytułu nieprawidłowości wynikających z naruszeń PZP	Średnie	Szczegółowa analiza specyfikacji istotnych warunków poszczególnych zamówień pod kątem spełniania wymogów ustawy PZP

źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Infrastruktury i Transportu

6.1.4. Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ oraz INTERREG VA

Tabela 13. Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ 2014 - 2020	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014 - 2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
1	Przebudowa DW nr 203 na odcinku Dąbki - Darłowo	od km 21+717 (od zadania realizowanego w ramach RPO 2007-2014) do km 29+790, gm. Darłowo	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 6 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	41,7	39,2	-	33,32	-	07.2016	nie dotyczy	25.10.2010 r.	decyzja zrid	06.12.2012 r.	10.2016	28.08.2015	21.03.2016	15.06.2017	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania	
2	Przebudowa DW nr 109 na odcinku Trzebusz - Trzebiatów	od km 6+383(koniec przebudowy 2012) do km 9+215 (koniec przebudowy 2015), gm. Trzebiatów	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 6 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR2, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	8,18	8,17	-	6,94	-	08.2016	nie dotyczy	03.03.2014 r.	decyzja zrid	29.04.2015 r.	11.2016	13.10.2015	12.02.2016	30.05.2017	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania	
3	Przebudowa DW nr 102 na odcinku Międzywodzie - Dziwnów	od km 23+100 do km 27+000 (skrzyżowanie przez mostem w Dziwnowie), gm. Dziwnów	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 6 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	11,2	11,2	-	9,52	-	06.2017	nie dotyczy	23.03.2015 r.	decyzja zrid	10.2016 r.	09.2017	11.2016	03.2017	06.2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
4	Przebudowa DW nr 102 Łukęcin - Łędzin	od km 36+786 (skrzyżowanie na Strzeżewo) do km 52+200 (rondo 102 i 110 Łędzin), gm. Dziwnów, gm. Rewal, gm. Karnice	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	46,4	46,4	-	39,44	-	06.2017	nie dotyczy	07.2016 r.	decyzja zrid	10.2016 r.	09.2017	11.2016	03.2017	06.2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
5	Przebudowa DW nr 109 na odcinku Trzebiatów - Płoty	od km 11+200 wylot z Trzebiatowa (koniec robót RPO 2007-2014) do km 27+000 ul. Nowy Świat w Gryficach – nieczynna bocznicza kolejowa); od km 29+000 wylot z Gryficy na Płoty do km 38+040, gminy: Trzebiatów, Gryfice, Płoty	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	64,4	64,4	-	54,74	-	01.2018	nie dotyczy	12.2016 r.	decyzja zrid	05.2017 r.	04.2018	06.2017	10.2017	06.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
6	Przebudowa DW nr 111 na odcinku Reclaw - Stepnica	od 00+000 (skrzyżowanie z DK3) do 23+470 Stepniczka, gm. Wolin, gm. Stepnica	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	64,0	64,0	-	54,40	-	02.2018	nie dotyczy	01.2017 r.	decyzja zrid	06.2017 r.	05.2018	07.2017	11.2017	08.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
7	Przebudowa DW nr 142 na odcinku Szczecin - Krzywnica	od km 0+480 do km 22+530 + budowa węzła dr 142 dr106, gm. Stargard, gm. Stara Dąbrowa	Projekt przewiduje rozbudowę drogi w technologii rubblizingu oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	50	50	-	42,50	-	02.2017	nie dotyczy	30.07.2015 r.	decyzja zrid	08.2016 r.	05.2017	07.2016	11.2016	06.2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
8	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez	od km 0+050 do km 10+700 (początek odnowy z 2012r. most ; od km 14+714 (koniec odnowy 2012) do km 18+600 (rondo z drogami lokalnymi); od km 19+412 (skrzyżowanie ul. Konopnickiej) do km 23+000 (koniec odnowy 2008), gminy Świdwin, Brzeźno, Łobez	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlaku do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlaku do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	55,1	55,1	-	46,84	-	02.2017	nie dotyczy	zakończone	zakończone	08.2013 r.	05.2017	07.2016	11.2016	09.2017	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
												12.2017	nie dotyczy	12.2016 r.	decyzja zrid	04.2017 r.	03.2018	05.2017	09.2017	06.2019		

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ 2014 - 2020	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014 - 2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
9	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Ińsko - Recz	od km 49+650 m.Ciemnik do km 63+000 m.Suliborek (z przejściem przez miejscowość), gm. Ińsko, gm. Recz	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	32,3	32,3	-	27,46	-	09.2017	nie dotyczy	08.2016 r.	decyzja zrid	01.2017 r.	12.2017	02.2017	06.2017	07.2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
10	Przebudowa DW nr 152 na odcinku Świdwin - Polczyn Zdrój	od km 41+250 (koniec przebudowy parking jednostka wojskowa) do km 57+900 (skrzyżowanie z DW 163 na Bułary), gm. Świdwin, gm. Polczyn zdroj	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	45,7	45,7	-	38,85	-	01.2018	nie dotyczy	12.2016 r.	decyzja zrid	04.2017 r.	04.2018	06.2017	10.2017	06.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
11	Przebudowa DW nr 163 na odcinku Polczyn-Zdrój - Czaplinek (25,4 km -86,15 mln zł)/ osuwiska (3,6km -21,5 mln zł)	od km 65+550 (150m przed zjazdem na Orlen) do km 73+670; od km 77+350 do km 92+300 (200 m za skrzyżowaniem z dw171); od km 93+795 (skrzyżowanie z ul. Czarnkowskiego) do km 96+088 (przejazd kolejowy) + osuwiska, gm. Polczyn Zdrój, gm. Czaplinek	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich + zabezpieczenie skarp przed osuwaniem.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	107,8	107,8	-	91,63	-	12.2018	nie dotyczy	12.2016 r./05.2017 r.	decyzja zrid	05.2017 r./03.2018 r.	03.2019	05.2018	09.2018	06.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
12	Przebudowa DW nr 102 Łędzin -Zapolic)/Trzebiatów	od ronda w Łędzinie (skrzyżowanie z DW 110) do projektowanego III etapu obwodnicy Trzebiatowa, gm. Karnice, gm. Trzebiatów	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	02.2019	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	05.2019	07.2018	11.2018	06.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
13	Przebudowa DW nr 102 Trzebiatów - Bezpraw (gr. Powiatu)- Kołobrzeg	od przejazdu kolejowego w Trzebiatowie - rondo w Bezprawiu (skrzyżowanie z DW 162)- do początku dwujezdniówki w Kołobrzegu, gm. Trzebiatów, gm. Kołobrzeg	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	03.2019	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	06.2019	08.2018	12.2018	09.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
14	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Plotno-Pelczyce	od 92+740 (koniec przebudowy z lat 2011-2012) do km 97+360, gm. Pelczyce	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	10.2018	nie dotyczy	05.2017 r.	decyzja zrid	02.2018 r.	01.2019	03.2018	07.2018	09.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
15	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Recz - Choszczno	od skrzyżowania z DK 10 (65+479) do ronda Boh. Warszawy w m. Choszczno, gm. Recz, gm. Choszczno	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	02.2019	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	05.2019	07.2018	11.2018	06.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
16	Przebudowa DW nr 152 Starogard - Świdwin	od km 19+515 w m Starogardu Łobeskiego- koniec przebudowanego odcinka drogi wykonanego w roku 2015 do km 36+000 w m. Świdwin ul. Energetyków - początek przebudowanego odcinka nawierzchni w ramach przebudowy przejścia przez m. Świdwin DW nr 152, gm. Łobez, gm. Świdwin	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	03.2019	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	06.2019	08.2018	12.2018	06.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe	
17	Przebudowa DW 163 Kołobrzeg-Białogard	od węzła Kołobrzeg Wschód do skrzyżowania z dr woj.. Nr 166 Białogard, gm. Kołobrzeg, gm. Karłino, gm. Dygowo, gm. Białogard	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	07.2019	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	10.2019	09.2018	04.2019	06.2021	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid,	

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram											Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ 2014 - 2020	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014 - 2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązanie, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)		
			przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.																		procedury przetargowe		
18	Przebudowa DW nr 203 Darłowo - granica województwa	od granicy m. Darłowo do granicy woj. z wyłączeniem m. Postomino, gm. Darłowo, gm. Postomino	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną pobocza, odtworzone rowy, w terenie zabudowanym ciągi piesze i rowerowe oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	03.2018	nie dotyczy	08.2017 r.	decyzja zrid	06.2018 r.	06.2019	08.2018	12.2018	06.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
19	Przebudowa przejścia przez m. Węłtyń w ciągu DW nr 120	gm. Gryfino	Projekt przewiduje rozbudowę drogi przejścia przez miejscowość z uspokojeniem ruchu z pasem rozdzielu. Wybudowany zostanie ciąg pieszo-rowerowy oraz nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	9	9	7,65		-		nie dotyczy	05.11.2013 r.	decyzja zrid	16.12.2014 r.					ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
20	Przebudowa DW 205 Sławno - Polanów - etap przebud. i rozbud. przejścia przez m. Sławno	gm. Sławno	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną ciągi piesze oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa obiektu inżynierskiego.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	11,6	11,1	9,44		-	08.2016	nie dotyczy	zakończone	decyzja zrid	26.05.2014	10.2016	15.06.2015	25.09.2015	30.10.2016	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania		
21	Przebudowa przejścia przez Kołobrzeg w ciągu DW nr 102 ul. Kamienna, ul Młyńska_ zgoda zarządu protokół Nr 226/14 pkt 55 z dnia 11.02.2014	od km 93+800 (DK 11) do km 94+900 (początek realizacji przebudowy przejścia - zadania z RPO 2007-2013), gm. Kołobrzeg	Budowa dwujezdniowego odcinka drogi, każdy po 2 pasy ruchu. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi do klasy KR4. Budowa 3 rond, budowa ciągów pieszych i rowerowych oraz zatok autobusowych. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną 4 obiekty mostowe.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	44,4	44,4	37,74		-	05.2020	nie dotyczy	26.08.2015 r.	decyzja zrid	12.2016 r.	08.2020	09.2019	02.2020	05.2022	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
22	Przebudowa ulic Dąbrowszczaków i Władysława Jagiełły w Choszczynie w ciągu DW nr 160 i DW nr 175_ zgoda zarządu protokół Nr 76/116 pkt 27 z dnia 02.02.2014	ul. Jagiełły (DW 160) od km 17+457 do km 18+651 ul. Dąbroszczaków (DW 175) od km 63+574 do km 64+759, gm. Choszczno	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi na odcinku szlakuowym do klasy KR3, wykonane zostaną ciągi piesze oraz zatoki autobusowe, wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	39	39	33,15		-	11.2017	nie dotyczy	12.2016 r.	decyzja zrid	03.2017 r.	02.2018	04.2017	08.2017	06.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
23	Budowa obejścia m. Dobra w ciągu DW nr 144	gm. Nowogard	Budowa nowego odcinka drogi po nasypie kolei wąskotorowej oraz przebudowa istniejącego odcinka drogi. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie drogi do klasy KR2. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	10,32	8,97	7,62		-	07.2016	nie dotyczy	12.07.2012 r.	decyzja zrid	18.02.2013 r.	10.2016	30.10.2015	10.02.2015	31.10.2016	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania		
24	Budowa obejścia m. Trzebiatów w ciągu DW nr 109 (połączenie DW nr 102 i DW nr 103)/ zgoda zarządu protokół Nr 226/14 pkt 55 z dnia 11.02.2014	połączenie odcinków wybudowanych w ramach RPO 2007-2013, gm. Trzebiatów	Budowa odcinka drogi klasy KR3 po nowej trasie z doprowadzeniem podłoża do kategorii G1, jezdni o szerokości 7m. Wybudowane zostaną ciągi piesze i rowerowe oraz obiekty inżynierskie, a także przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi ulicami miejskimi.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	26,1	26,1	22,19		-	01.2018	nie dotyczy	11.2016 r.	decyzja zrid	04.2017 r.	04.2018	06.2017	10.2017	09.2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
25	Budowa obejścia m. Barlinek w ciągu DW nr 151	gm. Barlinek	Budowa nowego odcinka drogi po nasypie kolejowym klasy KR3. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak	26,2	26,2	22,27		-	07.2020	nie dotyczy	30.07.2013 r.	decyzja zrid	zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji ZRID	10.2020	10.2019	03.2020	05.2022	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
26	Budowa obejścia m. Gryfice _zgoda zarządu protokół Nr 76/16 pkt 27 z dnia 02.02.2016	gm. Gryfice	Budowa nowego odcinka drogi KR3. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również budowa obiektu inżynierskiego.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	04.2019	nie dotyczy	07.2017 r.	decyzja zrid	07.2018 r.	07.2019	09.2018	01.2019	09.2020	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, termin uzyskania decyzji zrid, procedury przetargowe		
27	Rozbudowa drogi woj. Nr 178 na odcinku Wałcz - Gostomia	od drogi krajowej nr 22 do granicy woj., gm. Wałcz	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakuowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 26 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację									brak zgody zarządu brak w WPF		

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki				Harmonogram										Ryzyka	
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ 2014 - 2020	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014 - 2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
28	Rozbudowa drogi woj. Nr 173 na odcinku Polczyn Zdrój - Drawsko Pom.	od końca obwodnicy Polczyna do skrzyżowania z DK nr 20 w Drawsku Pom., zlecona dokumentacja na odcinek Polczyn Z. - Toporzyk, termin zakończenia IV kw. 2016 r., długość 6,8 km, gm. Polczyn Zdrój, gm. Drawsko Pomorskie, gm. Ostromice	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 26 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF
29	Rozbudowa drogi woj. Nr 163 na odcinku Białogard - Polczyn Zdrój	od ronda przy Kauflandzie w Białogardzie do skrzyżowania z droga woj. Nr 152, zlecona dokumentacja na odcinek ul. Szosy Polczyńskiej w m. Białogard, termin zakończenia I kw. 2016 r., długość 1,8 km, gm. Białogard, gm. Polczyn	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 26 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF
30	Rozbudowa drogi woj. Nr 205 na odcinku Sławno - Polanów	od obwodnicy Sławna do początku robót wykonanych w ramach przebudowy przejścia przez Polanów, gm. Sławno, gm. Polanów	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 26 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF
31	Rozbudowa drogi woj. Nr 103 na odcinku Świerzno - Trzebiatów	od skrzyżowania z droga woj. Nr 105 w m. Świerzno do ronda w m. Trzebiatów wykonanego w ramach RPO 2007-2013, gm. Świerzno, Karnice, gm. Trzebiatów	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 24 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF
32	Rozbudowa drogi woj. Nr 105 na odcinku Kiełpino - Rzesznikowo	odcinek od m. Kiełpino (obejście Kiełpina) do skrzyżowania z DK nr 6, uzyskana decyzja ZRID na odcinek 2,9 km (obejście Kiełpina + odcinek szlakowy), gm. Rymań, gm. Brojce	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 24 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF
33	Rozbudowa ul. Przemysłowej i ul. Bocznej w m. Łobez	od skrzyżowania ulic Armii Krajowej, Przedmiejskiej i Przemysłowej do skrzyżowania ulic Bocznej i Obrońców Stalingradu, opracowana koncepcja techniczna (obwodnica centrum m. Łobza),gm. Łobez	Projekt przewiduje rozbudowę drogi oraz poszerzenie jezdni na odcinku szlakowym do 7 m. W wyniku prac nastąpi wzmocnienie konstrukcji drogi. Wykonane zostaną pobocza, zatoki autobusowe oraz odtworzone rowy, a w miejscowościach wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. Ponadto nastąpi usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną, budowa kanalizacji deszczowej oraz przebudowane zostaną skrzyżowania z innymi drogami i ulicami miejskimi. Nastąpi również przebudowa wszystkich obiektów inżynierskich. Termin realizacji dokumentacji 24 m-cy od podpisania umowy (brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację).	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy- ZZDW w Koszalinie	-	Tak			-		-	brak terminu ogłoszenia przetargu na dokumentację										brak zgody zarządu brak w WPF

źródło: UMWZ Wydział Infrastruktury i Transportu; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”; UWAGA: szarym tłem zostały zaznaczone projekty rezerwowe

Tabela 14. Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji w ramach programu INTERREG VA

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność	Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram								Ryzyka			
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN INTERREG VA	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z INTERREG VA (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Określone i pozytywne skutki	wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)
1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 120 - przejście przez m. Weltyń	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku od km 7+930 do km 10+520 o długości 2,59 km. gm. Gryfino	Planowana przebudowa polegać będzie na:- poszerzeniu pasów ruchu do 3,25 m, - budowie chodników i drogi rowerowej na całej długości przejścia, - wprowadzeniu elementów spowolnienia ruchu na całej długości, - budowie odwodnienia kratkami ściekowymi i kolektorami deszczowymi, - budowie przystanków autobusowych, - przebudowie skrzyżowań i utwardzeniu wszystkich zjazdów.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	9,00	6,85	-	5,82	-	brak	nie dotyczy	05.11.2013 r.		16.12.2014 r.	2016	2016	2016	2017	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	
2.	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 115 przez m. Tanowo	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 115 na odcinku od km 16+400 do km 18+441 długości 2,41 km. gm. Police	Planowana przebudowa polegać będzie na: - dostosowanie konstrukcji nawierzchni do KR-3, - przebudowa połączenia dróg wojewódzkich nr 114 i nr 115 na skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu małe rondo, - budowa ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,5 m, - wykonanie ciągu pieszego o szerokości 1,5 m, - zabezpieczenie pieszych na przejściach poprzez ich wyniesienie na platformach, - wyhamowanie ruchu kołowego na wjeździe do miejscowości od strony Dobieszczyzna poprzez zastosowanie wyspy spowalniającej, - przebudowa istniejących zatok autobusowych, - modernizacja zjazdów do posesji, - wykonanie kanalizacji deszczowej.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	8,42	6,11	-	5,19	-	brak	nie dotyczy	2010-08-03		07.10.2014 r.	2017	2016	2017	2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	
3.	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 125 przez m. Golice i m. Kłepicz	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 125 w Golicach na odcinku od km 13+600 do km 14+565 długości 0,965 km. Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 125 w Kłepiczu na odcinku od km 17+058 do km 18+260 długości 1,202 km. gm. Cedynia, gm. Moryń	Planowana przebudowa w Golicach polegać będzie na:- poszerzenie pasa drogowego, - wzmocnienie nawierzchni i konstrukcji jak dla KR-3, - korekta skrzyżowań oraz budowa ronda, - przebudowa zjazdów do posesji, - budowa zatok dla autobusów, - wykonanie kanalizacji deszczowej nawierzchni jezdni na odcinkach z krawężnikami oraz odtworzenia rowów przydrożnych, na odcinkach bez krawężników, - przebudowa i rozbudowa oświetlenia drogi w miejscowości, - likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi, - budowa chodnika o szerokości min. 2,0 m, - zastosowanie elementów uspokojenie ruchu na wlotach do miejscowości. Planowana przebudowa w Kłepiczu polegać będzie na:- poszerzenie pasa drogowego, - wzmocnienie nawierzchni jezdni i konstrukcji jak dla KR-3, - doprowadzenie parametrów jezdni do wymogów dla klasy G, - spowolnienie ruchu poprzez elementy uspokojenia, - budowa kanalizacji deszczowej, - korekta skrzyżowań, łuków i spadków, - wykonanie ciągów pieszych, - wycinka drzew, - zabezpieczenie przejść dla pieszych poprzez budowę wysp azylu, - przebudowa i budowa zjazdów, - likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	9,04	6,89	-	5,86	-	brak	nie dotyczy	Golice 23.08.2012 Kłepicz 17.01.2014		Golice 16.01.2013 Kłepicz 27.08.2015	2017	2016	2017	2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	
4.	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 114 przez m. Brzózki	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku od km 10+910 do km 12+630 długości 1,720 km. gm. Nowe Warpno	Planowana przebudowa polegać będzie na: - wzmocnienie nawierzchni i konstrukcji jak dla KR-3, - doprowadzenie parametrów jezdni do wymogów dla klasy G, - spowolnienie ruchu na wlocie do miejscowości, - budowa kanalizacji deszczowej, - przebudowa przepustu w km ok. 11+030, - wykonanie ciągów pieszych, - zabezpieczenie przejść dla pieszych poprzez budowę wysp azylu, - korekta skrzyżowań, łuków i spadków, - przebudowa i budowa zjazdów, - wycinka drzew, - likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	4,41	3,36	-	2,86	-	brak	nie dotyczy	2015-02-24		2015-10-21	2017	2016	2017	2018	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	
5.	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 122 przez m. Krzywín	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 122 na odcinku od km 11+570 do km 12+756 i od km 14+037 do km 14+812 razem o długości 1,931 km. gm. Widuchowa	Planowane obecnie roboty składają się z dwóch części: - strona zachodnia miejscowości – planuje się przebudowę ulicy długości 1,2 km. Jest to kontynuacja robót z 2012 r. polegająca na przebudowie jezdni na warunkach spowolnienia ruchu, budowie ciągów pieszo-rowerowych oraz budowie odwodnienia na całej długości wsi. - strona wschodnia miejscowości – przebudowa odcinka drogi położonego na nienośnych gruntach. Nasyp drogowy posadowiony około 100 lat temu na warstwie gruntów organicznych grubości 4,0 – 12,0 m, odształca się pod wpływem ciężkiego ruchu i wymaga wprowadzenia rozwiązań technicznych, które ustabilizują konstrukcję.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	7,06	5,38	-	4,57	-	brak	nie dotyczy	2016-01-12		2016-03-04	2018	2018	2018	2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	
6.	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 115 przez m. Moryń i m. Bielin	Zakres prac obejmują przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 125 w Moryniu na odcinku od km 23+900 do km 24+800 długości 0,800 km. Zakres prac obejmuje przebudowę istniejącej drogi wojewódzkiej nr 125 w Bielinie na odcinku od km 30+771 do km 32+071 długości 1,300 km. gm. Moryń	Planowana przebudowa w Moryniu polegać będzie na:- przebudowie skrzyżowania drogi wojew. nr 125 z drogą powiatową na rondo o zakresie:- wloty na skrzyżowanie na długościach niezbędnych do przebudowy skrzyżowania; - przepust pod drogą wojew. 125 na wlocie z Morynia; - zmiana granic pasa drogowego w dostosowaniu do nowego rozwiązania; - przebudowa kolidujących urządzeń. Planowana przebudowa w Bielinie polegać będzie na:- frezowanie istniejącej nawierzchni drogowej i lokalna rozbiora konstrukcyjna całości drogi - wycinka drzew i krzewów - rozbiora i wykonanie nowych przepustów - budowa kanalizacji deszczowej, - korekta skrzyżowań, łuków i spadków, - wykonanie chodników dla pieszych i ciągów pieszo-rowerowych, - wykonanie nowych nawierzchni na zjazdach na posesje, - wykonanie parkingów, - likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi.	Beneficjent - Województwo Zachodniopomorskie Realizator umowy-ZZDW w Koszalinie		Tak	5,17	3,94	-	3,35	-	brak	nie dotyczy	Moryń 23.05.2011 Bielin 16.03.2016		Moryń 10.10.2011 Bielin w trakcie ZRID	2018	2018	2018	2019	ewentualne ryzyka - zwiększenie kosztów, uzyskanie decyzji ZRID, warunki uzyskania dofinansowania, procedury przetargowe	

źródło: UMWZ Wydział Infrastruktury i Transportu; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

6.1.5. Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu drogowego

W ramach programu RPO WZ 2007-2014 w Województwie Zachodniopomorskim łącznie przebudowano ponad 228 km dróg za kwotę przekraczającą 574 mln zł. Na podstawie doświadczeń zdobytych przy realizacji kilkudziesięciu inwestycji polegających na budowie i przebudowie dróg wojewódzkich w ramach programu RPO WZ 2007-2014 zdiagnozowano najczęściej pojawiające się problemy i przeszkody utrudniające sprawną realizację zadań drogowych. Każdy z najważniejszych etapów procesu inwestycyjnego cechuje się możliwością wystąpienia charakterystycznych komplikacji.

Najważniejszymi etapami realizacji inwestycji drogowych są:

- a. Etap opracowywania dokumentacji projektowej.
- b. Etap udzielenia zamówienia publicznego.
- c. Etap realizacji i odbioru robót.

Najczęściej pojawiające się problemy na poszczególnych etapach dotyczyły przede wszystkim:

- a. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej:
 - przedłużających się procedur uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych,
 - niskiej jakości opracowań projektowych oraz ich nieterminowości,
 - prób blokowania procesu budowlanego przez środowiska ekologiczne lub nieusatysfakcjonowane lokalizacją lub zakresem inwestycji,
- b. Na etapie udzielenia zamówienia publicznego:
 - ustalenia czy rzeczywiście oferta zawiera rażąco niską cenę,
 - długotrwałych procedur odwoławczych prowadzących do skrócenia czasu na realizację zamówienia,
- c. Na etapie realizacji robót i ich odbioru:
 - nieprzestrzegania obowiązujących harmonogramów robót,
 - uzgadniania zakresu i wyceny robót dodatkowych lub zamiennych, których konieczność wykonania wynikła w trakcie robót,
 - skuteczności nadzoru inwestorskiego i jego współpracy z Zamawiającym.

Wszystkie powyższe, zidentyfikowane problemy przeanalizowano pod kątem ustalenia przyczyn ich występowania i maksymalnego ograniczenia ryzyka powielenia w przyszłości. W efekcie tych działań dokonywano zmian w dotychczas obowiązujących procedurach oraz treściach odpowiadających im dokumentów, co spowodowało m.in.:

- doprecyzowanie wymagań dotyczących specyfikacji istotnych warunków zamówień i warunków ich realizacji;
- poprawienie treści dotychczas obowiązujących wzorów umów;
- wprowadzenie w drodze zarządzeń nowych instrukcji obiegu dokumentów ze wskazaniem odpowiedzialnych za poszczególne etapy procedur.

6.2. Transport kolejowy

6.2.1. Zdolność instytucjonalna

Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 realizowana będzie w trybie projektu pozakonkursowego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego – Oś priorytetowa V Zrównoważony Transport, Działanie 5.5 „Budowa, przebudowa i rehabilitacja regionalnych linii kolejowych”. Podmiotem uprawnionym do ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 5.5. będzie zarządca infrastruktury kolejowej w Polsce, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Inwestor jest podmiotem statutowo realizującym projekty w zakresie utrzymania, modernizacji i budowy linii kolejowych i posiada potencjał organizacyjny i kadrowy, zapewniający właściwą realizację ww. zadań, w tym współfinansowanych środkami UE.

Projekty zakupu i modernizacji kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym i spalinowym realizowane będą jako projekty pozakonkursowe w ramach RPO WZ podziałanie 5.6 „Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych.”. Podmiotem uprawnionym do ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 5.6. będzie Województwo Zachodniopomorskie wypełniające obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze regionalnym (art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jedn. ze zm. Dz. U. z 2015 r., poz. 1392). Województwo Zachodniopomorskie w ramach jednostek organizacyjnych dysponuje doświadczonym potencjałem kadrowym w oparciu o który realizuje obowiązki ustawowe i wynikające z nich zadania dla których m.in. realizowane są projekty współfinansowane środkami UE. Województwo Zachodniopomorskie w celu zapobiegania, a w razie konieczności, szybkiego reagowania w sytuacjach niepożądanych mogących pojawić się w trakcie realizacji projektu, działa w oparciu o procedury wypracowane na bazie wieloletniego doświadczenia, które zapewniają skuteczną i efektywną kontrolę zarządczą. Sposób postępowania jest dobierany adekwatnie do zaistniałej potrzeby, jednakże zawsze priorytetem jest szybkie i skuteczne wyeliminowanie sytuacji niepożądaney. Działania w tym zakresie podejmowane są w ramach dostępnych narzędzi legislacyjnych, zawartych w szczególności w Prawie zamówień publicznych, specustawie drogowej i przepisach Kodeksu cywilnego. W przypadku braku możliwości zaradzenia sytuacji niepożądaney bez ingerencji instytucji zewnętrznych, rozstrzyganie sporów powierzane jest właściwym organom lub sądom.

Na etapie realizacji projektów, zgodnie z regulaminem organizacyjnym zadania wykonywane są zgodnie z określonymi procedurami w oparciu o szczegółowe wytyczne ujęte w regulaminach z zakresu udzielania zamówień publicznych, budżetowania zadań, rachunkowości. Zadania na etapie realizacji podlegają analizie ryzyka, badaniom audytowym przez biura audytu wewnętrznego oraz kontroli podejmowanych działań w ramach biur kontroli wewnętrznej.

W perspektywie 2007-2014 Województwo Zachodniopomorskie zrealizowało poniższe inwestycje, które są komplementarne z projektami zaplanowanymi do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020:

- a. w latach 2010-2011 wykonanie i dostawa 10 sztuk trzyczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych typu 219M o oznaczeniu kolejowym SA136; całkowita wartość projektu to około 140 mln zł;
- b. w latach 2010-2011 jako zamówienie uzupełniające do poprzedniego, wykonanie i dostawa 2 sztuk trzyczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych typu 219M o oznaczeniu kolejowym SA136; całkowita wartość projektu to około 28 mln zł;

- c. w latach 2011-2012 wykonanie i dostawa 2 sztuk dwuczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych typu 223M o oznaczeniu kolejowym SA139; całkowita wartość projektu 24,6 mln zł;
- d. w latach 2013-2015 zakup taboru kolejowego dla międzywojewódzkich pasażerskich przewozów kolejowych (w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej przy wykorzystaniu środków z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) 16 sztuk nowoczesnych czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (z tego trzynaście pojazdów dla Województwa Zachodniopomorskiego i trzy dla Województwa Lubuskiego); całkowita wartość projektu 340,8 mln zł;
- e. w latach 2012-2014 zakup i modernizacja 7 sztuk trzyczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 5B+6B+5B o oznaczeniu EN57; całkowita wartość projektu to około 57,69 mln zł;
- f. w latach 2014-2015 zakup i modernizacja 5 sztuk trzyczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 5B+6B+5B o oznaczeniu EN57; całkowita wartość projektu to 44,815 mln zł.

6.2.2. Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania

Realizacja projektów w zakresie zakupu i modernizacji kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym i spalinowym wiąże się z następującymi czynnikami ryzyka:

- a. spadek ruchu pasażerskiego – niski stopień zagrożenia,
- b. wzrost stawek dostępu do linii kolejowych – niski stopień zagrożenia,
- c. przekroczenie budżetu inwestycji podczas realizacji projektów – niski stopień zagrożenia,
- d. wzrost kosztów operacyjnych (eksploatacyjnych) – średni stopień zagrożenia,
- e. nie uzyskania przez wykonawcę Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI – średni stopień zagrożenia (planowane do zakupu pojazdy będą eksploatowane głównie na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T),
- f. ryzyko zakupu:
 - niedokładne oszacowanie kosztów – średni stopień zagrożenia – koszty zakupu określono m.in. na podstawie analizy podobnych rozstrzygniętych przetargów na modernizację i dostawę taboru kolejowego,
 - niedostateczna jakość taboru – niski stopień zagrożenia – konieczność spełnienia określonych w przetargu kryteriów jakości oraz funkcjonalności taboru powinna znacznie ograniczyć możliwość wystąpienia ryzyka,
 - upadłość wykonawcy – niski stopień zagrożenia – konieczność spełnienia określonych w przetargu wymogów dotyczących sytuacji finansowej wykonawcy a także gwarancji posiadania niezbędnych środków na realizację zamówienia powinny znacznie ograniczyć możliwość wystąpienia ryzyka,
 - zasoby wykonawcy – niski stopień zagrożenia – konieczność spełnienia określonych w przetargu wymogów dotyczących posiadanego potencjału kadrowego i sprzętowego oraz niezbędnego doświadczenia powinno znacznie ograniczyć możliwość wystąpienia ryzyka,
 - zamówienia publiczne – średni stopień zagrożenia – istnieje możliwość wystąpienia błędów w dokumentacji przetargowej a także opóźnień w wyborze wykonawcy związanych ze składanymi odwołaniami.

6.2.3. Zarządzanie ryzykiem

Zarządzanie ryzykiem przy realizacji projektów obejmuje procesy identyfikacji, analizy i reakcji na ryzyko w projekcie. W ramach działań zapobiegających wystąpieniu niepożądanych zdarzeń zakłada się ich stały monitoring wraz z prognozami kształtowania się odchyleń zmiennych.

Procedury z zakresu wdrażania projektów obejmować będą:

- sposoby śledzenia postępów wdrażania projektów,
- sprawozdawczość oraz raportowanie,
- bieżącą analizę pojawiających się zagrożeń i problemów,
- realizację prac zgodnie z przewidzianym harmonogramem,
- Województwo oraz Operator transportu publicznego będą aktywnie uczestniczyć w procedurach ustalania stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na następne okresy, zgłaszając uwagi m.in. do Urzędu Transportu Kolejowego,
- działania zapobiegające wystąpieniu ww. ryzyk realizowane będą poprzez analizę potrzeb przewozowych w celu opracowania najlepszych ofert, optymalizację czasu podróży, działania w celu wykorzystania pełnych parametrów zrewitalizowanych odcinków linii kolejowych zarówno w zakresie prędkości maksymalnej (skrócenie czasu) jak i przepustowości, analizę i optymalizację taryfy przewozowej, opracowywanie nowych ofert motywujących do korzystania z transportu kolejowego, podejmowanie działań promujących transport kolejowy oraz zachęcających do „odkrywania kolei na nowo”.

Tabela 15. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport kolejowy

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Nieuzyskanie dofinansowania na realizację inwestycji	Średnie	– Przygotowanie z najwyższą starannością założeń dotyczących projektu – Przygotowanie wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami zgodnie z wytycznymi i kryteriami przyjętymi w programie
Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych	Niskie	– Szczegółowo opracowano zakres przedmiotowy inwestycji – Oszacowanie kosztów realizacji projektu w sposób prawidłowy, z zachowaniem należytej staranności
Realizacja Projektów		
Zaburzenia przepływów finansowych	Niskie	W celu zapewnienia płynności finansowej projektu oraz w kontekście konieczności prefinansowania wydatków związanych z jego realizacją środki zabezpieczone w WPF
Przedłużające się procedury związane z wyłonieniem wykonawców	Średnie	– Jasno określone i przejrzyste procedury wydatkowania środków – Przygotowywanie i przeprowadzanie procedur wyłonienia wykonawców z odpowiednim wyprzedzeniem
Niesolidni wykonawcy	Niskie	Określenie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, warunków udziału w postępowaniu, których spełnienie zapewni wybór solidnego wykonawcy
Etap operacyjny		
Wystąpienie korekt finansowych z tytułu nieprawidłowości wynikających z naruszeń PZP	Średnie	Szczegółowa analiza specyfikacji istotnych warunków poszczególnych zamówień pod kątem spełniania wymogów ustawy PZP

źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Infrastruktury i Transportu

6.2.4. Lista projektów w obszarze transportu kolejowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ

Tabela 16. Lista projektów w obszarze transportu kolejowego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram									Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)
1.	Zakup i modernizacja kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym	eksploatowane w ruchu regionalnym województwa zachodniopomorskiego na odcinkach linii kolejowych: nr 351 Szczecin Główny – Choszczno; nr 351/401 Szczecin Główny – Wysoka Kamieńska; nr 407 Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski; nr 273 Szczecin Główny – Kostrzyn;	Projekt zakłada zmodernizowanie do standardu EN57AL (identycznego jak zrealizowane w latach 2013-2015 przez Województwo projekty modernizacji 12 takich samych pojazdów stanowiących własność Województwa Zachodniopomorskiego), zakupionych przez Województwo w roku 2014 pięciu używanych trzyczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych o oznaczeniu EN57, z przeznaczeniem do realizacji przewozów regionalnych.	Województwo Zachodniopomorskie		TAK	36,435	36,435 EFRR	nie występuje	36,435	nie występuje	2016	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	2016	11.04.2014r./zakup 01.10.2014r./modernizacja	25.06.2014r.	2016	1. spadek ruchu pasażerskiego; 2. wzrost stawek dostępu do linii kolejowych; 3. przekroczenie budżetu inwestycji podczas realizacji projektów; 4. wzrost kosztów operacyjnych (eksploatacyjnych); 5. nie uzyskania przez wykonawcę Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI; 6. ryzyko zakupu: - niedokładne oszacowanie kosztów, niedostateczna jakość taboru, upadłość wykonawcy,
2.	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym	do obsługi regionalnego kolejowego ruchu pasażerskiego na terenie województwa zachodniopomorskiego	Projekt zakłada zakup minimum 12 sztuk trzyczłonowych i 5 czteroczonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Realizacja tej inwestycji stanowić będzie wypełnienie jednego z ważniejszych priorytetów Województwa – osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu na terenie województwa zachodniopomorskiego, w tym osiągnięcie sprawnego i funkcjonalnego systemu regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, opartego na dostępnej i bezpiecznej sieci połączeń kolejowych.	Województwo Zachodniopomorskie		TAK	podstawowe - 203,90; uzupełniające – 33,675; opcja – 122,710	podstawowe - 203,90; uzupełniające – 33,675; opcja – 122,710 EFRR	30,585	173,315	nie występuje	2016	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	2017	2016	2016	2020	j.w.
3.	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie spalinowym	eksploatowane na liniach nieelektryfikowanych województwa zachodniopomorskiego (Goleniów – Kołobrzeg, Szczecin Główny – Lotnisko Goleniów, Stargard – Piła czy Runowo Pomorskie – Szczecinek)	Projekt zakłada zakup minimum 3 sztuk trzyczłonowych spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi regionalnego kolejowego ruchu pasażerskiego na liniach nieelektryfikowanych (Goleniów – Kołobrzeg, Szczecin Główny – Lotnisko Goleniów, Stargard – Piła czy Runowo Pomorskie – Szczecinek)”.	Województwo Zachodniopomorskie		TAK	podstawowe - 36,00; uzupełniające - 36,00;	podstawowe - 36,00; uzupełniające - 36,00; EFRR	5,4	30,6	nie występuje	2016	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	2018	2017	2017	2020	j.w.
4.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	Województwo zachodniopomorskie - powiaty: szczecinecki, drawski, łobeski.	Inwestycję ze względu na ograniczoną alokację przyznaných środków podzielono na 2 etapy. W ramach I etapu rewitalizacji linii nr 210 przewiduje się m.in. działania: • odcinkowa odbudowa zdegradowanych urządzeń odwodnienia liniowego; • kompleksowa wymiana toru nr 1 na odcinkach Czaplinek – Jankowo Pomorskie; • kompleksowa wymiana toru nr 2 na szlaku Szczecinek – Łubowo; • regulacja w planie i profilu toru nr 2 na odcinku Drawsko Pomorskie – Runowo Pomorskie; • wymiana około 20 rozjazdów w torach głównych zasadniczych w stacjach Szczecinek, Łubowo, Czaplinek, Złocieniec oraz Jankowo Pomorskie; • przebudowa wszystkich peronów na przystankach osobowych i stacjach pośrednich z podniesieniem ich wysokości do poziomu 550 mm npgs, dostosowaniem długości peronów do długości kursujących linią pociągów oraz utwardzeniem ich nawierzchni; • zabudowa małej architektury (wiaty, ławki, stojaki rowerowe, kosze na śmieci, itp.) na przystankach i stacjach; • zmiana lokalizacji przystanku osobowego w Węgorzynie (przesunięcie o około 300 m w kierunku centrum miasta); • modernizacja części skrzyżowań linii z drogami kołowymi z podniesieniem ich kategorii w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników tych przejazdów; • zabudowa na całej długości linii światłowodu teletechnicznego zapewniającego łączność pomiędzy posterunkami ruchu w obrębie linii oraz niezawodną pracę urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK); • zabudowa wydajnego, energooszczędnego oświetlenia na przystankach, stacjach i skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami kołowymi oraz szereg innych, mniej istotnych działań. W przypadku uzyskania oszczędności finansowych podczas procedury wylaniania wykonawców przez inwestora zaoszczędzone środki w miarę możliwości wykorzystane zostaną do realizacji II etapu inwestycji, obejmującego kompleksową wymianę toru nr 1 na szlaku Łubowo – Czaplinek oraz na szlaku Jankowo Pomorskie – Runowo Pomorskie.	PKP PLK S.A.		TAK	177,8	177,8	26,670	151,130	nie występuje	2016	2016	2017	nie dotyczy	2017	2017	2016	2017	2021	Przedłużające się procedury przetargowe - w tym odwołania i protesty wykonawców; Brak środków inwestora na wkład własny; Zmiany ustaw związanych z budową i modernizacją infrastruktury kolejowej oraz prawa budowlanego; Niedoszacowanie kosztów inwestycji;

źródło: UMWZ Wydział Infrastruktury i Transportu; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

6.2.5. Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu kolejowego

W perspektywie finansowej 2007-2013, w oparciu o finansowanie środkami zewnętrznymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Województwo Zachodniopomorskie zrealizowało kilka projektów w zakresie zakupu i modernizacji taboru kolejowego. Ich realizacja przyczyniła się do zwiększenia dostępności kolejowej do stolicy województwa, przenoszenia transportu osób i towarów z dróg na linie kolejowe, łączenia obszarów o niskiej dostępności z węzłami transportowymi, łączenia transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu (samochodowy, lotniczy, wodny).

Na podstawie doświadczeń zdobytych przy realizacji projektów w zakresie zakupu i modernizacji taboru kolejowego zdiagnozowano najczęściej występujące problemy. Proces inwestycyjny można podzielić na trzy podstawowe etapy cechujących się możliwością wystąpienia różnych komplikacji. Najważniejszymi etapami realizacji inwestycji kolejowych są:

- a.** Etap opracowywania dokumentacji projektowej.
- b.** Etap udzielenia zamówienia publicznego.
- c.** Etap realizacji i odbioru zamówienia.

Na poszczególnych etapach najczęstszymi zdarzeniami były:

- a.** Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, z uwagi na charakter projektów (zakup), nie występowały utrudnienia (typu: uzyskiwanie zezwolenia na realizację inwestycji, przedłużającej się procedury uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, niskiej jakości i nieterminowości opracowań projektowych, próby blokowania procesu budowlanego przez środowiska ekologiczne lub nieusatysfakcjonowane lokalizacją lub zakresem inwestycji).
- b.** Na etapie udzielenia zamówienia publicznego występowały długotrwałe procedury odwoławcze prowadzące do skrócenia czasu na realizację zamówienia. W celu ustalenia przyczyn zidentyfikowanych problemów ich występowania i maksymalnego ograniczenia ryzyka ich powielenia w przyszłości dokonywano zmian w dotychczas obowiązujących procedurach oraz treściach odpowiadających im dokumentów, co spowodowało m.in.:
 - doprecyzowanie wymagań dotyczących specyfikacji istotnych warunków zamówień i warunków ich realizacji;
 - poprawienie treści dotychczas obowiązujących wzorów umów.
- c.** Na etapie realizacji zamówienia i odbioru nie wystąpiły zakłócenia powodujące problemy z realizacją projektu. W celu wyeliminowania ewentualnych ryzyk, w realizacji każdego projektu podjęto bieżącą współpracę z Wykonawcą, zatrudniono rzeczoznawcę do monitorowania i oceny jakości produkcji na każdym etapie, dokonywano odbiorów technicznych zamówionych pojazdów, przed ich dostarczeniem do Zamawiającego.

6.3. Transport wodny

6.3.1. Zdolność instytucjonalna

6.3.1.1. Urząd Morski w Szczecinie

Urząd Morski w Szczecinie posiada szerokie doświadczenie w realizacji projektów z dofinansowaniem ze środków unijnych. Wśród największych, zrealizowany został projekt POIiŚ 7/7.2 pn. "Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia", w którym główne prace polegały na przebudowie umocnień brzegowych i przygotowaniu toru do pogłębienia do 12,5 m.

W ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” zrealizowano projekty, których celem był bezpieczny dostęp do portów:

- „Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do Portu w Dziwnowie”;
- „Przebudowa wejścia do Morskiego Portu rybackiego w Mrzeżynie” w ramach, którego przebudowano nabrzeże Odpraw Granicznych oraz dokonano zakupu zestawu pogłębiarskiego.

Ponadto zrealizowano inwestycje:

- „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne”, działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego, priorytet VII transport przyjazny środowisku, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013;
- Projekt pn. „Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój”, Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013, oś priorytetowa 2 Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, działanie 2.1 Zintegrowany system transportowy województwa, poddziałanie 2.1.5 Wzmocnienie portów morskich i rzecznych.

Największym zadaniem inwestycyjnym realizowanym przez Urząd Morski w Szczecinie była „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. Wartość inwestycji według harmonogramu rzeczowo-finansowego wyniosła 1 016 754 000,00 zł, w całości sfinansowana z budżetu państwa.

Obecnie Urząd realizuje dwa duże zadania:

- „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości – 12,5 m” oraz
- „Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających”.

Oprócz działalności inwestycyjnej Urząd poprzez odpowiednie komórki merytoryczne realizujące zadania statutowe np. bieżące utrzymanie torów wodnych poprzez prace czerpalno-refulacyjne, remonty obiektów hydrotechnicznych i oznakowania nawigacyjnego oraz wiele innych.

Projekt „Zakup jednostek pływających służących poprawie bezpieczeństwa na obszarach właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie” realizowany będzie przez Wydział Oznakowania Nawigacyjnego, kierowany przez Naczelnika – pana Piotra Jesiona, pozostałe projekty:

- „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach”,
- „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy”,
- „Prace modernizacyjne (pogłębiarskie) na rzece Gunica”,

realizowane będą przez Wydział Budowy Dróg i Budowli Morskich kierowany przez Naczelnika – pana Jacka Zawadzkiego. Nadzór nad całością będzie sprawował Zastępca Dyrektora Urzędu Morskiego ds. Oznakowania Nawigacyjnego – pan Zenon Kozłowski.

6.3.1.2. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie (UŻŚ) posiada zdolność instytucjonalną do realizacji projektów wpisanych na listę przedsięwzięć w ramach środków RPO WZ 2014-2020 PI 7c, w tym posiada kadre i zaplecze techniczne gwarantujące wykonalność projektu pod względem technicznym i finansowym oraz posiada niezbędne doświadczenie w zarządzaniu projektami i realizacji projektów współfinansowanych ze środków UE.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie jest terenowym organem administracji żeglugi śródlądowej działającym na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.). UŻŚ w Szczecinie stanowi wyodrębniony organizacyjnie zespół ludzi i środków powołany do realizacji kompetencji Dyrektora UŻŚ jako terenowego organu administracji żeglugi śródlądowej i utworzony został rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 lipca 2001 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 77, poz. 831). Organizację i zakres działania UŻŚ w Szczecinie określa statut organizacyjny wprowadzony w życie zarządzeniem Nr 32 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie (Dz. Urz. MT i GM z dnia 11 kwietnia 2012 r., poz. 26).

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w okresie ostatnich 5 lat realizował projekty współfinansowane ze środków UE oraz aktualnie realizuje kolejne projekty, w tym m.in.:

- a. Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry, projekt współfinansowany z funduszu TEN-T, okres realizacji projektu 2011-2013;
- b. IRIS EUROPE 3 projekt naukowo-badawczy, współfinansowany z funduszu TEN-T, okres realizacji 2012-2013;
- c. Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry – prace przygotowawcze 7.5-15, projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, okres realizacji 2014-2015;
- d. Pełne wdrożenie RIS Granicznego i Dolnego Odcinka Odry, projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, okres realizacji 2016-2020;
- e. Projekt EMMA, realizowany w ramach Interreg V Baltic Sea Region, okres realizacji 2016-2018.

W związku z realizacją projektów współfinansowanych z UE oraz Statutem Urzędu do realizacji projektów każdorazowo wyznaczany jest zespół projektowy powoływany Zarządzeniem Dyrektora Urzędu oraz dodatkowo w zależności od specyfiki realizowanego projektu zatrudniani są zewnętrzni specjaliści/eksperti. W przypadku planowanych na liście do realizacji przedsięwzięć w ramach środków RPO WZ 2014-2020 PI 7c, za prawidłową i terminową realizację projektu odpowiedzialna będzie komórka RIS (System Informacji Rzecznej RIS). Kierownikiem projektu będzie Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie a zespołem realizującym w/w projekty pracownicy UŻŚ powołani Zarządzeniem Dyrektora oraz eksperci zewnętrzni posiadający doświadczenie i wiedzę z zakresu systemów monitoringu oraz wiedzy technicznej.

6.3.1.3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Inwestorem bezpośrednim i Beneficjentem planowanego przedsięwzięcia „Modernizacja oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglownych na śródlądowych drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego wraz ze sprzętem do obsługi” jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie. RZGW w Szczecinie jest państwową jednostką budżetową (PJB) utworzoną dla realizacji zadań z zakresu gospodarowania wodami. RZGW w Szczecinie administruje łącznie prawie 260 km dróg wodnych. Są to śródlądowe drogi wodne o klasie żeglowności od II do VB, tj. najwyższej w krajowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, co oznacza, że są to drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym. Na przeszło 180 km odcinku drogi wodnej Odry przebiega granica polsko-niemiecka, czyli na tym odcinku rzeka Odra i Odra Zachodnia stanowi również federalną niemiecką drogę wodną. Pozostałe krajowe drogi wodne w administracji RZGW Szczecin stanowią połączenie śródlądowych dróg wodnych zachodniej Europy z wewnętrznymi wodami morskimi w Szczecinie, z dostępem do portów morskich ujścia Odry (Szczecin, Police, Świnoujście).

Biorąc pod uwagę status prawny Wnioskodawcy i jego funkcjonowanie, jako państwowej jednostki budżetowej, zabezpieczenie środków niezbędnych dla całej działalności Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie odbywa się w oparciu o planowanie budżetu w roku poprzedzającym dany rok budżetowy i dotyczy pełnego roku budżetowego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa organy administracji państwowej w zakresie gospodarki finansowej podlegają m.in. przepisom dotyczącym finansów publicznych. Organem nadrzędnym dla podmiotu – RZGW w Szczecinie, zarówno w zakresie ustalania limitów wydatków budżetowych, jak i sprawozdawczości z wykonania budżetu, jest minister właściwy do spraw gospodarki wodnej zgodnie z nadaniem ustawowym.

W skład Regionalnego Zarządu wchodzi 5 pionów: Zarządzania Zasobami Wodnymi (Z), Techniczny (U), Inwestycji (I), Administracyjno-Prawny (N) i Ekonomiczno-Finansowy (E). Ponadto RZGW w Szczecinie dysponuje wystarczającym potencjałem technicznym, pozwalającym na sprawną realizację zadań inwestycyjnych, wynikającym z realizacji swoich statutowych obowiązków oraz szeregu doświadczeń przy wdrażaniu wcześniejszych projektów.

W skład zespołu do spraw przygotowania i wdrażania projektu wchodzi (wraz z obowiązkami):

- Specjalista w Wydziale Śródlądowych Dróg Wodnych z zadaniami: – koordynacji przygotowania i wdrażania projektu, zgodnie z obowiązującymi przepisami i szczegółowymi wytycznymi, – określenia zadań i obowiązków poszczególnych członków zespołu, – sprawowania kontroli nad poprawnością oraz terminowością wykonywania powierzonych zadań poszczególnym członkom zespołu, – wyznaczania spotkań roboczych zespołu, – współuczestnictwa w organizacji postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oraz udział w komisjach przetargowych;
- Specjalista ds. Funduszy Europejskich z zadaniami: – sporządzania wniosków o płatność, – sporządzania sprawozdań, harmonogramów oraz innych dokumentów związanych z przygotowaniem i wdrażaniem projektu przy współpracy z innymi członkami zespołu oraz Wykonawcą, – wykonywania wniosków o zapewnienie finansowania oraz wniosków o uruchomienie środków z rezerwy celowej w ramach Projektu;
- Specjalista ds. księgowych z zadaniami: – planowania, realizacji i rozliczania projektu pod względem finansowym i księgowym oraz nadzór nad realizacją finansową projektu, – weryfikacji sporządzanych i aktualizowanych planów płatności i harmonogramów rzeczowo-

- finansowych, – nadzoru nad zapewnieniem ciągłości finansowania projektu i terminowej realizacji płatności zgodnie z planami i harmonogramem;
- Specjalista w Wydziale Śródlądowych Dróg Wodnych z zadaniami: – monitorowania postępu rzeczowego realizacji projektu, – przygotowywania wspólnie z Wykonawcami planów płatności i harmonogramów rzeczowo-finansowych dotyczących realizacji projektu, – weryfikacji i uzupełniania materiałów przetargowych (aspektów technicznych), – współuczestnictwa w organizacji postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oraz udział w komisjach przetargowych;
 - Specjalista ds. Zamówień Publicznych z zadaniami: – odpowiedzialności za przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych oraz innych niezbędnych wytycznych, w tym przede wszystkim za przygotowanie i publikację ogłoszenia, koordynacji nad przygotowaniem niezbędnych dokumentów przetargowych, – odpowiedzialności za przygotowanie oraz poprawność i kompletność umów z Wykonawcą, – odpowiedzialności za wymagane przepisami warunki przechowywania i udostępniania dokumentacji związanej z realizacją projektu zgodnie z zasadami określonymi w umowie o dofinansowanie.

Zespół jest odpowiedzialny za przygotowanie oraz realizację projektu „Modernizacja oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglownych na śródlądowych drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego wraz ze sprzętem do obsługi”. Zespół ten, w razie potrzeby, będzie wspomagany przez innych pracowników RZGW Szczecin.

6.3.2. Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania

6.3.2.1. Urząd Morski w Szczecinie

W Urzędzie Morskim realizacja celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy prowadzona jest między innymi poprzez kontrolę zarządczą, której zasady działania określone zostały w Zarządzeniach Wewnętrznych Dyrektora Urzędu Morskiego Nr 23 z dnia 26.11.2011 roku oraz Nr 22 z dnia 01.10.2012 r. w sprawie systemu zarządzania ryzykiem.

Przewiduje się, że w projekcie „Zakup jednostek pływających służących poprawie bezpieczeństwa na obszarach właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie” może wystąpić ryzyko związane z:

- wyłonieniem/wyborem Wykonawcy, przeciągającym się postępowaniem, powtarzaniem procedur przetargowych,
- nierzetelnością Wykonawcy.

W projektach:

- „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach”,
- „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy”,
- „Prace modernizacyjne (pogłębiarskie) na rzece Gunica”,

oprócz ryzyk wymienionych powyżej wystąpić mogą inne dotyczące:

- zmian legislacyjnych dla Rozporządzenia Ministra oraz Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego,
- uzyskania decyzji środowiskowej dla inwestycji.

6.3.2.2. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

W związku z projektami planowanymi przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie do realizacji, zidentyfikowano cztery typy możliwych do wystąpienia ryzyk:

- związane z zamówieniami publicznymi:
 - wydłużające się procedury przetargowe,
 - brak oferentów,
 - wniesienia protestów skutkujących opóźnieniami w wyborze i realizacji projektu,
 - przekroczenie budżetu Zamawiającego,
 - niedotrzymywanie terminów przez wykonawców;
- związane z kadrą i zespołem realizującym projekt, tj. brak wyspecjalizowanej kadry dostępnej na rynku,
- związane z uaktualnianiem przepisów prawa,
- związane z wydłużającym się terminem oczekiwania na zgody administracyjne.

6.3.2.3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Podczas prac przygotowawczych do realizacji projektu zdefiniowano 2 czynniki ryzyka:

- Nieuzyskanie dofinansowania na realizację inwestycji – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – średnie, gdzie za potencjalne przyczyny wystąpienia uznano:
 - niską jakość opracowanej dokumentacji aplikacyjnej,
 - dużą liczbę projektów wyżej punktowanych na etapie oceny merytorycznej;
- Niedośzacowanie nakładów inwestycyjnych – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – niskie, gdzie za przyczyny wystąpienia uznano:
 - brak koncepcji i planu rozmieszczenia oznakowań,
 - znaczne zmiany cen oznakowań nawigacyjnych i usługi polegającej na ich rozmieszczeniu,
 - brak podmiotów na rynku oferujących specjalistyczne oznakowania nawigacyjne.

Natomiast podczas realizacji projektu i na etapie operacyjnym zdefiniowano 5 czynników ryzyka:

- Zaburzenia przepływów finansowych – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – niskie, gdzie za przyczynę wystąpienia uznano problemy na etapie rozliczenia projektu;
- Przedłużające się procedury związane z wyłonieniem wykonawców – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – średnie, gdzie za przyczyny wystąpienia uznano:
 - mało precyzyjne zapisy w dokumentacji przetargowej,
 - duże zainteresowanie oferentów udziałem,
 - odwołania i protesty,
 - dużą liczbę zapytań do specyfikacji;
- Słabą koordynację zasobów ludzkich – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – niskie, gdzie za przyczyny wystąpienia uznano:
 - niskie kompetencje członków zespołu,
 - fluktuacje w zespole ds. przygotowania i wdrażania projektu;
- Niesolidność wykonawców – prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – niskie, gdzie za przyczyny wystąpienia uznano:
 - wyłonienie wykonawców niesolidnych,
 - duże spiętrzenie robót wykonawcy;

- Wystąpienie korekt finansowych z tytułu nieprawidłowości wynikających z naruszeń PZP
- prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka – średnie, za przyczynę wystąpienia uznano szczegółową analizę specyfikacji istotnych warunków poszczególnych zamówień pod kątem spełniania wymogów ustawy PZP.

6.3.3. Zarządzanie ryzykiem

6.3.3.1. Urząd Morski w Szczecinie

Tabela 17. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport wodny – Urząd Morski w Szczecinie

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
wyłonienie/wybór Wykonawcy, przeciągające się postępowania, powtarzanie procedur przetargowych	–	zapewnienie profesjonalnej obsługi prawnej UMS oraz kierowanie spraw do Krajowej Izby Odwoławczej
zmiany legislacyjne dla Rozporządzenia Ministra oraz Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego	–	stały nadzór i monitoring procesu decyzyjnego
uzyskanie decyzji środowiskowej dla inwestycji		zatrudnienie wysokiej klasy specjalisty
Realizacja Projektów		
nierzetelność Wykonawcy	–	nadzór nad pracami prowadzonymi przez Wykonawcę z uwzględnieniem harmonogramu realizacji, zastosowanie programu naprawczego wymuszającego na Wykonawcy dotrzymanie terminów umów

źródło: Urząd Morski w Szczecinie

6.3.3.2. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Tabela 18. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport wodny – Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Związane z uaktualnianiem przepisów prawa	—	stały monitoring przepisów i wprowadzanie stosownych zmian dostosowujących
Wydłużający się termin oczekiwania na zgody administracyjne	—	bieżący monitoring przebiegu procesu inwestycyjnego i zapobieganie na czas ewentualnym opóźnieniom, a także odpowiednio wcześniej podejmowane działania – występowanie o zgody itp.
Realizacja Projektów		
Związane z zamówieniami publicznymi: wydłużające się procedury przetargowe, brak oferentów, wniesienia protestów skutkujące opóźnieniami w wyborze i realizacji projektu, przekroczenie budżetu Zamawiającego, nieterminowi Wykonawcy	—	staranność w przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia, w umowach stosowanie kar umownych, upublicznianie postępowań przetargowych z odpowiednim wyprzedzeniem oraz rzetelne szacowanie rynku
Związane z kadrą i zespołem realizującym projekt, tj. brak wyspecjalizowanej kadry dostępnej na rynku	—	oszacowanie niezbędnych zasobów, monitorowanie rynku pracy, motywowanie pracowników

źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

6.3.3.3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Tabela 19. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport wodny – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Nieuzyskanie dofinansowania na realizację inwestycji	Średnie	– Przygotowanie z najwyższą starannością założeń dotyczących projektu – Przygotowanie wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami zgodnie z wytycznymi i kryteriami przyjętymi w konkursie – Alternatywne źródła pozyskania kapitału
Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych	Niskie	– Szczegółowo opracowano zakres przedmiotowy inwestycji – Koszty realizacji projektu zostały oszacowane w sposób prawidłowy, z zachowaniem należytej staranności
Realizacja Projektu		
Zaburzenia przepływów finansowych	Niskie	– W celu zapewnienia płynności finansowej projektu oraz w kontekście konieczności prefinansowania wydatków związanych z jego realizacją RZGW w Szczecinie zapewni pokrycie kosztów w budżecie – RZGW w Szczecinie posiada wystarczającą zdolność finansową, jest podmiotem o stabilnej kondycji finansowej – Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa organy administracji państwowej w zakresie

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
		gospodarki finansowej podlegają m.in. przepisom dotyczącym finansów publicznych. Organem nadrzędnym dla podmiotu – RZGW w Szczecinie, zarówno w zakresie ustalania limitów wydatków budżetowych, jak i sprawozdawczości z wykonania budżetu, jest minister właściwy do spraw gospodarki wodnej zgodnie z nadaniem ustawowym
Przedłużające się procedury związane z wyłonieniem wykonawców	Średnie	– Jasno określone i przejrzyste procedury wydatkowania środków – Przygotowywanie i przeprowadzanie procedur wyłonienia wykonawców z odpowiednim wyprzedzeniem
Słaba koordynacja zasobów ludzkich	Niskie	– Powołanie zespołu ds. przygotowania i realizacji projektu. Członkowie zespołu to osoby z dużym doświadczeniem w realizacji projektów finansowanych ze środków zewnętrznych – Szczegółowy podział kompetencji i obowiązków w przedmiotowym zespole – RZGW Szczecin funkcjonuje w oparciu o Ustawę o Służbie Cywilnej – Dyrektor RZGW w Szczecinie dnia 31 maja 2013 roku wydał Zarządzenie nr 58/2013 w sprawie ustalenia Programu Zarządzania Zasobami Ludzkimi w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie, które określa standardy zarządzania zasobami ludzkimi w służbie cywilnej w następujących obszarach: – Nabór do służby cywilnej w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie; – Służba przygotowawcza w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie; – Indywidualny Program Rozwoju Zawodowego w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie; – Działania antymobbingowe w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie;
Niesolidni wykonawcy	Niskie	– Powołanie Komisji do przygotowania i przeprowadzenia procedury wyłonienia wykonawców – Dyrektor RZGW w Szczecinie dnia 2 kwietnia 2014 roku wydał Zarządzenie nr 12/2014 zmieniające zarządzenie nr 9/2008 z dnia 7 lutego 2008 roku w sprawie ustalenia instrukcji postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Jest to wewnętrzna procedura przeprowadzania zamówień publicznych w RZGW w Szczecinie oraz tworzenia komisji przetargowej, – Określenie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia warunków udziału w postępowaniu, których spełnienie zapewni wybór solidnego wykonawcy – Przeprowadzanie i realizacja robót budowlanych w terminach przewidujących „zapas” czasowy na ewentualne opóźnienia
Etap Operacyjny		
Wystąpienie korekt finansowych z tytułu nieprawidłowości wynikających z naruszeń PZP	Średnie	– Szczegółowa analiza specyfikacji istotnych warunków poszczególnych zamówień pod kątem spełniania wymogów ustawy PZP

źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

6.3.4. Lista projektów w obszarze transportu wodnego planowanych do realizacji w ramach RPO WZ

Tabela 20. Lista projektów w obszarze transportu wodnego planowanych do realizacji przez Urząd Morski w Szczecinie

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
1.	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach	Police	1. pogłębienie Kanału Kiełpińskiego wraz z obrotnicą i umocnienie Wyspy Kiełpiński – Ostrów 2. pogłębienie toru podejściowego na Kanale Polickim do głębokości 10,5 m, badania ferromagnetyczne pogłębionych akwenów, przeniesienie kabla światłowodowego	Urząd Morski w Szczecinie		TAK	22,58	22,58	3,387	19,193		I kw. 2017		IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	I kw. 2018	II-III kw. 2018	IV kw. 2019	terminy związane ze zmianą Rozporządzenia, uzyskaniem Decyzji środowiskowej	
2.	Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy	Stepnica	pogłębienie toru podejściowego do Stepnicy do głębokości 4,5 m oraz modernizacja obrotnicy.	Urząd Morski w Szczecinie		TAK	6,30	6,30	0,945	5,355		I kw. 2017		IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	I kw. 2018	II-III kw. 2018	IV kw. 2019	terminy związane ze zmianą Zarządzenia DUM, uzyskaniem Decyzji środowiskowej	
3.	Zakup jednostek pływających służących poprawie bezpieczeństwa na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie	obszar właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie	1. zakup dwóch łodzi pneumatycznych RIB (Rigid Inflamable Boat) służących do kontroli oznakowania nawigacyjnego, inspekcji i kontroli akwenów oraz współdziałania w akcjach ratowniczych celem zapewnienia bezpieczeństwa na torach wodnych 2. zakup łodzi RIB (Rigid Inflamable Boat) hydrograficznej wraz z wyposażeniem do prowadzenia pomiarów batymetrycznych i monitorowania głębokości na torach wodnych celem zapewnienia bezpiecznej nawigacji na akwenach 3. zakup stawiacza pław przeznaczanego do obsługi pływającego oznakowania nawigacyjnego celem zabezpieczenia bezpiecznej żeglugi 4. zakup szalandy z refulatorem w celu eliminowania wypłyceń i utrzymania bezpiecznych głębokości na torach wodnych	Urząd Morski w Szczecinie		TAK	18,82	18,82	2,823	15,997		II - III kw. 2017					IV kw. 2017	IV kw. 2017	I kw. 2018	II kw. 2019		
4.	Prace modernizacyjne (pogłębiarskie) na rzece Gunica	Police	pogłębienie toru wodnego na rzece Gunica	Urząd Morski w Szczecinie		TAK	2,30	2,30	0,345	1,955		I kw. 2017		IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	IV kw. 2017	I kw. 2018	II-III kw. 2018	IV kw. 2019	terminy związane ze zmianą Zarządzenia DUM, uzyskaniem Decyzji środowiskowej	

źródło: Urząd Morski w Szczecinie; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

Tabela 21. Lista projektów w obszarze transportu wodnego planowanych do realizacji przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki				Harmonogram								Ryzyka	
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)
1.	Modernizacja systemu monitoringu wizyjnego śródlądowych dróg wodnych systemu RIS		Jednym z kluczowych elementów infrastruktury Systemu Usług Informacji rzecznej RIS Dolnej Odry jest monitoring wizyjny. Pełni on rolę bezpośredniego dozoru miejsc o istotnym znaczeniu nawigacyjnym w Szczecińskim Węźle Komunikacyjnym. Ponadto zapisy archiwalne gromadzone w archiwum stanowią materiał dowodowy w postępowaniach wyjaśniających dotyczących zdarzeń na szlaku żeglugowym. Przy okazji monitorowania obszaru sąsiadującego z budowlami hydrotechnicznymi rejestrowany jest obraz sytuacji np.: na obiektach mostowych. Stanowi on również źródło cennych materiałów w postępowaniach prowadzonych przez organy ścigania np.: Policję, która kilkakrotnie zwracała się z wnioskami o udostępnienie zasobów Centrum RIS. Doświadczenia zebrane podczas dotychczasowej eksploatacji wykazują konieczność dokonania istotnych zmian konfiguracji sprzętowej sprzyjających poprawie ergonomii obsługi systemu oraz zapewnienia ciągłości działania na poziomie powyżej 99%. Z uwagi na powtarzające się przypadki prób kradzieży oraz zdarzeń losowych takich jak występowanie pożarów lub podtopień w pobliżu punktów obserwacji zidentyfikowano konieczność instalacji dodatkowego systemu kontroli dostępu i ochrony mienia. Zakres projektu modernizacji przewiduje: • wymianę punktów kamerowych; • zakup profesjonalnego systemu centralnej rejestracji obrazu wraz z oprogramowaniem umożliwiającym współdzielenie dostępu dla innych podmiotów administracji publicznej; • instalację urządzeń oraz oprogramowania; • szkolenia personelu obsługującego system.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	- Organy ścigania (Policja, Straż Miejska, Prokuratura); - Centra Zarządzania Kryzysowego.	TAK	0,7	0,7	0,105 (tj. 15%) – Budżet Państwa	0,595	0		Z dotychczasowych opracowań w tym Studium Wykonalności oraz Programów Funkcjonalno-Użytkowych dla Pilotażowego oraz Pełnego wdrożenia RIS wykazały brak negatywnych skutków wdrożenia systemu monitoringu wizyjnego CCTV, a co za tym idzie brak konieczności dokonywania oceny oddziaływania na środowisko.		Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac wymagających pozwolenia na budowę.	2017	Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac budowlanych.	Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac budowlanych.	2019	Ryzyka: - proces pozyskiwania uzgodnień i decyzji administracyjnych, wydłużenie procedur przetargowych, brak oferentów, brak doświadczenia przy realizacji projektów z RPO.
2.	Modernizacja systemu monitorowania ruchu statków w oparciu o system AIS.		Podstawowym źródłem informacji na temat ruchu statków w obszarze RIS Dolnej Odry jest sieć stacji bazowych Inland AIS zlokalizowanych w Szczecinie (Elewator Ewa) oraz w miejscowości Widuchowa w okolicach Jazu. Informacje dostarczane przez system pozwalają na pozyskanie szczegółowych danych obiektu, śledzenie bieżących parametrów ruchu oraz odtwarzanie historii manewrów jednostki. Ponadto system służy za medium komunikacyjne do dystrybucji bezpłatnych poprawek DGPS pozwalających na uzyskanie precyzji pozycjonowania z wykorzystaniem systemów satelitarnych rzędu kilku centymetrów. W trakcie trwania operacji łodolamania na obszarze dolnego biegu Odrzańskiej Drogi Wodnej kluczową funkcjonalnością może okazać się rozgłaszanie informacji dotyczącej „wirtualnego” oznakowania nawigacyjnego. Pozwala to na przekazanie do jednostki pływającej i wizualizację na mapie elektronicznej ECDIS informacji na temat niebezpieczeństw nawigacyjnych lub spodziewanej lokalizacji tradycyjnych staw lub pław, które są zdejmowane z wyznaczonej pozycji w okresie zimowym w celu zabezpieczenia przed zniszczeniem przez spiętrzącą się kłę. Ponadto nowa generacja oprogramowania wspomagającego umożliwia bezpośrednią integrację z systemem monitoringu CCTV, zobrazowania radarowego oraz siecią czujników hydro-meteo. Pozwala to na uzyskanie dostępu do kompleksowego zestawu informacji na temat sytuacji nawodnej z wykorzystaniem jednego okna konsoli operatorskiej. Oprogramowanie korzysta z typowych protokołów TCP/IP co umożliwi instalację oprogramowania w lokalizacjach również poza Centrum RIS – np. w centrach zarządzania kryzysowego, komendach policji lub straży pożarnej. Zakres projektu modernizacji przewiduje: • zakup pakietów serwisowego wsparcia pogwarancyjnego dla obecnie wykorzystywanych urządzeń • zakup i dodatkowego zestawu stacji bazowych AIS w celu uzupełnienia obszaru ograniczonej propagacji fal radiowych; • instalację urządzeń; • instalację oprogramowania oraz integrację z istniejącą siecią sensorów; • szkolenia personelu obsługującego system.	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	- Użytkownicy systemu RIS (skiperzy, żeglarze, podmioty zarządzające nabrzeżami, armatorzy) - Organy ścigania (Policja, Straż Miejska, Prokuratura); - Centra Zarządzania Kryzysowego.	TAK	0,3	0,3	0,045 (tj. 15%) – Budżet Państwa	0,255	0		Z dotychczasowych opracowań w tym Studium Wykonalności oraz Programów Funkcjonalno-Użytkowych dla Pilotażowego oraz Pełnego wdrożenia RIS wykazały brak negatywnych skutków wdrożenia systemu AIS służącego do monitorowania ruchu statków, a co za tym idzie brak konieczności dokonywania oceny oddziaływania na środowisko.		Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac wymagających pozwolenia na budowę.	2017	Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac budowlanych.	Zakres projektu nie przewiduje prowadzenia prac budowlanych.	2019	Ryzyka: - proces pozyskiwania uzgodnień i decyzji administracyjnych, wydłużenie procedur przetargowych, brak oferentów, brak doświadczenia przy realizacji projektów z RPO.

źródło: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

Tabela 22. Lista projektów w obszarze transportu wodnego planowanych do realizacji przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Szczegóły projektu					Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram								Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowalne w mln PLN RPO WZ	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Oczekiwane przyrosty wartości dodanej / wykonano i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnienie kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)
1.	Modernizacja oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglownych na śródlądowych drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego wraz ze sprzętem do obsługi	Szczecin	Realizacja zadania będzie polegała na zakupie oznakowania nawigacyjnego szlaków żeglugowych na drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego. Efektem podjętych działań będzie ułatwiony transport wodny w obszarze Odrzańskiej Drogi Wodnej. Zakup oznakowania nawigacyjnego utraconego podczas tworzenia się zjawisk lodowych na dolnym odcinku rzeki Odry w grudniu 2015 r. a także konieczność modernizacji istniejącego oznakowania w Szczecińskim Węźle Wodnym.	RZGW Szczecin	-	TAK	0,87	0,87 - budżet państwa, - budżet środków europejskich	0	0,74	0	I kwartał 2017 r.	-	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	II kwartał 2017 r.	II/III kwartał 2017 r.	III kwartał 2017 r.	IV kwartał 2018 r.	Zgodnie z obowiązującymi wnioskodawcę przepisami, wykonawca projektu będzie musiał zostać wyłoniony w procedurze określonej ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Oznacza to możliwość wystąpienia opóźnienia rozpoczęcia realizacji przedmiotowego projektu np. w wyniku zastosowania przez któregoś z wykonawców środków ochrony prawnej przewidzianych w ww. ustawie.

źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

6.3.5. Doświadczenia związane z wdrażaniem projektów w perspektywie 2007-2013 w obszarze transportu wodnego

6.3.5.1. Urząd Morski w Szczecinie

W Urzędzie Morskim w Szczecinie w trakcie realizacji projektu inwestycyjnego w perspektywie finansowej 2007-2013 pod nazwą: „Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój” zidentyfikowano następujące zdarzenia i problemy:

- a. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania zezwoleń na realizację inwestycji, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:
 - 19.11.2010 r. – UMS złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - 19.01.2011 r. – RDOŚ wydał Postanowienie stwierdzające brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko OOS dla inwestycji,
 - 24.03.2011 r. – RDOŚ wydał Postanowienie dotyczące dopuszczenia Klubu Przyrodników na prawach strony do postępowania o wydanie decyzji środowiskowej,
 - 28.03.2011 r. – RDOŚ wezwał UMS do ustosunkowania się do uwag złożonych przez strony,
 - 21.04.2011 r. – UMS ustosunkował się do uwag stron,
 - 02.06.2011 r. – RDOŚ wydał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (stwierdził brak potrzeby przeprowadzania OOS).
- b. Na etapie udzielenia zamówienia publicznego i wyboru wykonawcy (inwestycja podzielona była na kilka postępowań przetargowych):
 - zaprojektowanie i wykonanie inwestycji (wybór wykonawcy) – wpłynęły 3 oferty,
 - wybór inżyniera kontraktu – wpłynęły 2 oferty,
 - działania informacyjno-promocyjne – wpłynęło 5 ofert,
 - zakup pław nawigacyjnych – wpłynęły 2 oferty,
 - dostawa 2 pływających jednostek inspekcyjnych – wpłynęła 1 oferta,
 - prace pogłębiarskie – wpłynęły 2 oferty,
 - 04.11.2011 r. – UMS ogłosił wybór Wykonawcy,
 - 10. i 14.11.2011 r. – dwóch oferentów złożyło odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO),
 - 22.11.2011 r. – zapadł wyrok KIO – nastąpiło oddalenie obydwu odwołań,
 - w pozostałych postępowaniach przetargowych nie było odwołań.
- c. Na etapie realizacji robót i ich odbioru:
 - W trakcie realizacji inwestycji w wyniku okoliczności, których nie można było wcześniej przewidzieć, zaszła konieczność wykonania robót dodatkowych i uzupełniających. Nadzór nad zakresem oraz wyceną prac sprawował, zgodnie z procedurami (protokoły konieczności i negocjacji) Inżynier Kontraktu. Za zgodą Instytucji Zarządzającej ogłoszono przetarg nieograniczony i wyłoniono Wykonawcę.
 - Odbiór robót, w większości przebiegał bez uwag. Drobne usterki usuwane były terminowo. Inwestycja zrealizowana i rozliczona została w terminie zgodnym z Porozumieniem o dofinansowanie Projektu.

- Projekt jest obecnie w okresie trwałości, trwa okres gwarancyjny i co pół roku odbywają się przeglądy gwarancyjne, nadzorowane przez Inżyniera Kontraktu obiektów objętych kontraktem.

6.3.5.2. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w perspektywie finansowej 2007-2013 realizował trzy projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej:

- Projekt „Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry”,
- Projekt naukowo-badawczy „IRIS Europe 3”,
- Projekt „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry – prace przygotowawcze”.

W trakcie realizacji ww. projektów zidentyfikowano następujące problemy:

- a.** Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji:
 - brak podmiotów z wystarczającą wiedzą i doświadczeniem do realizacji zadania,
 - konieczność uzyskania zgody od wszystkich podmiotów potencjalnie zaangażowanych w planowane wdrożenie,
 - długotrwały proces pozyskiwania niezbędnych decyzji administracyjnych i decyzji właścicieli nieruchomości, na których montowane były urządzenia systemu,
 - konieczność wyboru rozwiązań, które nie wymagały transgranicznych uzgodnień,
 - konieczność wielokrotnego uzupełniania dokumentacji i opracowywania dodatkowych analiz;
- b.** Na etapie udzielenia zamówienia publicznego:
 - brak podmiotów chętnych do udziału w szacowaniu wartości,
 - brak kadry doświadczonej w realizacji projektów UE,
 - brak krajowych podmiotów posiadających niezbędną wiedzę i doświadczenie,
 - konieczność przygotowania odpowiedzi na liczne pytania potencjalnych wykonawców,
 - czas trwania procedury udzielenia zamówienia publicznego (zwłaszcza procedury unijnej),
 - konieczność przestrzegania zasady jednoroczności budżetu;
- c.** Na etapie realizacji robót i ich odbioru:
 - bardzo krótki czas realizacji, ze względu na konieczność zakończenia projektu w określonym terminie,
 - trudności w egzekwowaniu napraw stwierdzonych nieprawidłowości,
 - niewystarczający nadzór inżyniera kontraktu,
 - konieczność przygotowywania licznych, bardzo szczegółowych sprawozdań,
 - liczne kontrole organów zarówno krajowych jak i międzynarodowych.

6.3.5.3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

W Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Szczecinie w trakcie realizacji projektu inwestycyjnego w perspektywie finansowej 2007-2013 pod nazwą: „Zakup specjalistycznych jednostek pływających oraz specjalistycznego wyposażenia na potrzeby RZGW Szczecin, niezbędnego do prac przy utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych” zidentyfikowano następujące problemy:

- a.** Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji:

Przedmiotem projektu była dostawa specjalistycznych jednostek pływających wraz z wyposażeniem. W tym przypadku decyzje (pozwolenie na budowę, pozwolenie wodnoprawne, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja o lokalizacji celu publicznego, i inne) nie były wymagane. Jednak w przypadku zadań wymagających takich decyzji i dokumentacji, RZGW w Szczecinie zasygnalizowało problem związany z dokumentacją niezbędną do załączenia do wniosku aplikacyjnego. RZGW jako państwowa jednostka budżetowa, finansowana z budżetu państwa nie zawsze ma możliwości wykonania na czas dokumentacji (głównie technicznej i środowiskowej), z powodu braku środków finansowych. Dla ułatwienia dostępności do środków i zwiększenia szansy na realizację zadań nieposiadających dokumentacji, RZGW proponuje wprowadzić zmianę, lub aktualizację RPO WZ 2014-2020 o dodanie poddziałania zawierającego możliwość aplikowania przez państwowe jednostki budżetowe o prace przygotowawcze do planowanych inwestycji.

- b.** Na etapie udzielenia zamówienia publicznego:

W przeprowadzonych postępowaniach w trybie przetargu nieograniczonego (łącznie 7 postępowań) ofertę składało maksymalnie 1-2 wykonawców. Sprzyjało to szybkiemu zakończeniu postępowań przetargowych (stosunkowo szybkie badanie i ocena ofert; brak wezwań w zakresie: wyjaśnień, uzupełnienia dokumentów, wyjaśnień rażąco niskiej ceny; mniejsze prawdopodobieństwo odwołania), jednak skutkowało to w kilku przypadkach unieważnieniem postępowania lub jego części (z powodu braku ofert lub faktu, że cena najkorzystniejszej oferty przewyższała kwotę, którą Zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia) oraz powtórzeniem postępowania, co faktycznie wydłużało całą procedurę związaną z wyborem Wykonawcy i udzieleniem zamówienia. Powyższe wynika z dużej zmienności koniunktury w branży stoczniowej, uzależnionej od posiadanego przez stocznie portfela zamówień i mocy przerobowych niezbędnych do realizacji zamówień.

- c.** Na etapie realizacji robót i ich odbioru:

RZGW w Szczecinie odebrał specjalistyczne jednostki pływające wraz z wyposażeniem. Jednak, Umowa nr 100/2012 z dnia 19.09.2012 roku oraz termin wydania przedmiotu umowy nie zostały dotrzymane. W związku z tym, Beneficjent dochodzi kar umownych za zwłokę w wykonaniu umowy na dostawę specjalistycznych jednostek pływających. W sierpniu 2015 r. Prokuratura Generalna Skarbu Państwa, złożyła do Sądu Okręgowego w Szczecinie w imieniu Skarbu Państwa – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie pozew przeciwko Wykonawcy za zwłokę w wydaniu przedmiot sprzedaży.

d. Inne problemy związane z realizacją zadania dofinansowanego z UE w perspektywie 2007-13:

- Brak wytycznych dla państwowych jednostek budżetowych związanych z realizacją i rozliczaniem projektów unijnych, co powodowało powstawanie niejasności i niepotrzebnych błędów.
- Wytyczne RPO nie zawsze uwzględniały specyfikę beneficjenta i specyfikę zadania zgłoszonego do dofinansowania (przykładowo zamawiane statki muszą być zaprojektowane i wykonane pod kątem konkretnych potrzeb Zamawiającego), a uwagi beneficjenta nie zawsze były rozpatrywane pod kątem tej specyfiki.
- Coroczna zmiana procedury zatwierdzania wniosku o zapewnienie finansowania zadań finansowanych z rezerwy celowej wydłuża czas oczekiwania na decyzję Ministra Finansów o zapewnieniu finansowania, a co za tym idzie opóźnia realizację zadania.
- Zbyt długi okres oczekiwania na decyzję Ministra Finansów najpierw zapewnienia finansowania przedsięwzięcia a później uruchomienia środków z rezerwy celowej.

6.4. Transport w ramach instrumentu ZIT

6.4.1. Zdolność instytucjonalna (SOM, KKBOF)

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) pełni rolę koordynatora projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach instrumentu ZIT na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Zasady działania SSOM określa Statut przyjęty na mocy uchwały nr 1/2005 z dnia 15 kwietnia 2005 roku, zmieniony uchwałą nr 10/I/2014 Walnego Zebrania SSOM z siedzibą w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 roku w celu dostosowania SSOM do pełnienia funkcji związku ZIT. SSOM realizuje zadania związane wdrażaniem ZIT za pomocą struktur Biura SSOM. Uchwałą nr 3/Z/2015 Zarządu SSOM z siedzibą w Szczecinie z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie rodzaju i liczby stanowisk w Biurze SSOM, zatwierdzono 11 etatów zaangażowanych we wdrażanie ZIT.

Gmina Miasto Koszalin pełni rolę koordynatora projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach instrumentu ZIT na terenie Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Na mocy Porozumienia międzygminnego z dnia 28 marca 2014 r. (ze zm.), Gmina Miasto Koszalin zapewnia obsługę administracyjną zadań związanych z wdrażaniem instrumentu ZIT i koordynacją współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Gmina Miasto Koszalin realizuje zadania związane z obsługą administracyjną ZIT za pomocą struktur Urzędu Miejskiego w Koszalinie, tj. Referatu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Wydziale Rozwoju i Współpracy Terytorialnej (5 etatów zaangażowanych we wdrażanie ZIT). Szczegółowe zadania komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Miejskiego w Koszalinie.

W realizację procesów inwestycyjnych związanych z wdrażaniem instrumentu ZIT zaangażowane będzie: SSOM i Gmina Miasto Koszalin oraz – pełniące kluczową rolę podmioty bezpośrednio realizujące inwestycje – gminy i powiat tworzące SOM oraz gminy KKBOF. Wszystkie jednostki samorządu terytorialnego SOM oraz KKBOF dysponują pełną zdolnością instytucjonalną (właściwa organizacja, działające procedury wewnętrzne, zaplecze techniczne oraz odpowiedni zasób kadrowy), która gwarantuje sprawną, kompleksową i terminową realizację projektów inwestycyjnych:

- projekt będzie realizowany przez pracowników zatrudnionych w urzędach gminnych/miejskich/starostwie powiatowym; projektodawcy posiadają w swojej strukturze doświadczonych specjalistów i komórki organizacyjne ds. realizacji projektów unijnych, zamówień publicznych, realizacji inwestycji, gospodarki komunalnej i rozliczeń finansowych;

- każdy z projektodawców posiada bogate doświadczenie we wdrażaniu projektów dofinansowanych z wielu unijnych funduszy: EFRR, FS, FIWR, EOG czy EFS oraz doświadczenie w realizacji inwestycji drogowych; dzięki bardzo dobrej znajomości procedur i wytycznych stosowanych podczas realizacji projektów dofinansowywanych ze środków zewnętrznych każdy z projektodawców gwarantuje osiągnięcie wszystkich zaplanowanych produktów i rezultatów w wymaganym okresie czasu;
- każdy z projektodawców przy realizowaniu projektu współpracować będzie z inspektorami nadzoru inwestorskiego oraz autorami projektów (nadzór autorski).

6.4.2. Przewidywane ryzyka związane z wdrażaniem projektów w okresie programowania

Podczas prac przygotowawczych do realizacji projektów zdefiniowano w ramach każdego przedsięwzięcia szereg czynników ryzyka. Z uwagi na jednorodny typ projektodawców (jednostki samorządu terytorialnego), podobny potencjał instytucjonalny oraz charakter procesu inwestycyjnego kluczowe czynniki ryzyka są takie same bądź bardzo zbliżone w każdym z przypadków. Na podstawie szczegółowej analizy poszczególnych przedsięwzięć wypracowano wspólny katalog przewidywanych czynników ryzyka, są to:

- w fazie przygotowawczej do realizacji projektu (prace przygotowawcze):
 - ryzyko braku dofinansowania projektu ze środków UE lub dofinansowanie na poziomie mniejszym niż zakładano;
 - ryzyko opóźnień w realizacji dokumentacji projektowej;
 - ryzyko braku gotowości realizacji inwestycji od strony formalno-prawnej, finansowej i organizacyjnej;
- w fazie realizacji projektu (etap operacyjny):
 - ryzyko opóźnień w realizacji inwestycji;
 - ryzyko wzrostu nakładów inwestycyjnych w stosunku do kwot zaplanowanych;
 - ryzyko związane z wykonawcą robót (np. utrata płynności finansowej, brak zdolności do realizacji inwestycji, zarządzanie kadrami);
 - ryzyka wpływu zmian klimatu oraz warunków atmosferycznych na realizację projektu;
- w fazie eksploatacji infrastruktury powstałej w wyniku realizacji projektu (etap operacyjny):
 - ryzyko wzrostu kosztów eksploatacyjnych;
 - ryzyko spadku popytu na usługi.

Ponadto można wyróżnić szereg ogólnych czynników ryzyka niezależnie od fazy procesu inwestycyjnego, są to ryzyka związane z ochroną środowiska, uwarunkowaniami prawnymi czy brakiem akceptacji mieszkańców.

W przypadku każdego z przedsięwzięć w ramach przygotowywania studium wykonalności projektu opracowane zostaną (bądź zostały) wieloaspektowe analizy wykonalności przedsięwzięcia w różnych jego ujęciach (m.in. finansowym, technologicznym, ekonomicznym, itp.). Studium wykonalności identyfikuje szczegółowe czynniki ryzyka w odniesieniu do projektu infrastrukturalnego oraz określa skuteczne zarządzanie ryzykiem podczas realizacji projektu.

6.4.3. Zarządzanie ryzykiem

Realizacja celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy prowadzona jest między innymi poprzez kontrolę zarządczą, której zasady działania określone zostały w stosowanych zarządzeniach wójtów/burmistrzów/prezydentów w sprawie kontroli zarządczej oraz w sprawie procedur zarządzania ryzykiem.

Tabela 23. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport w ramach instrumentu ZIT – Szczeciński Obszar Metropolitalny

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Nieterminowość realizacji dokumentacji projektowej	Niskie	– stały monitoring postępu i koordynacja prac projektowych; współpraca z projektantami i konsultacje dokumentacji na każdym etapie opracowania; – czuwanie nad terminowym wydawaniem decyzji i uzgodnień;
Nieotrzymanie dofinansowania projektu	Niskie	– prawidłowe sporządzenie (i skompletowanie dokumentacji) wniosku o dofinansowanie; – korekta harmonogramu rzeczowo-finansowego i/lub zakresu rzeczowego inwestycji;
Brak gotowości realizacji inwestycji (od strony formalno-prawnej, finansowej i organizacyjnej)	Niskie	– szczegółowa analiza/weryfikacja zakresu rzeczowego prac oraz budżetu projektu (łącznie z analizą kosztorysów, ich kompletności, rzetelności i wiarygodności); – analiza budżetu JST, potwierdzająca posiadanie środków własnych na realizację projektu, zabezpieczenie w budżecie JST środków finansowych na realizację projektu i okres eksploatacji; modyfikacja budżetu JST w przypadku przekroczenia przez oferentów kwoty zagwarantowanej w budżecie na realizację inwestycji; – opracowanie dokumentacji (SIWZ) i przygotowanie procedury przetargowej na wybór wykonawcy umożliwiającej sprawne i terminowe przeprowadzenia postępowania i wyłonienie najlepszej oferty; nadzór procedury przez wyspecjalizowane komórki ds. zamówień publicznych działające w strukturach poszczególnych urzędów gmin/miast i starostwie powiatowym; – monitoring procesu pozyskania terenu pod inwestycje, negocjacje z właścicielami terenów oraz uruchomienie procedury ZRiD w przypadku braku pełnej własności terenów; – rozszerzenie kompetencji zarządczych (efektywne wykorzystanie własnego zasobu kadrowego, usługa inżyniera kontraktu) w zależności od skali projektu; – ustalenie szczegółowych zasad współpracy i zawarcie odpowiednich porozumień w przypadku konieczności współpracy kilku podmiotów;
Realizacja Projektów		
Nieterminowość realizacji inwestycji	Niskie	– opracowanie szczegółowego i elastycznego harmonogramu rzeczowego robót; wypracowanie najefektywniejszego wariantu realizacji prac i jego skorelowanie z ostatecznym harmonogramem rzeczowo-finansowym; – wyznaczenie inspektora nadzoru inwestorskiego sprawującego bezpośredni nadzór nad terminowością oraz jakością wykonywanych robót; – w przypadku wydłużenia terminu realizacji inwestycji ze względu na błędy projektowe – zapisy w umowie z wykonawcą na temat możliwości udzielenia zamówień uzupełniających i dodatkowych oraz zabezpieczenie dodatkowych środków w budżecie JST, zapewnienie zarówno nadzoru inwestorskiego jak i autorskiego; – sformułowanie działań zapobiegawczych wystąpieniu ryzyka odrębnie dla poszczególnych zadań realizowanych w ramach projektu (opisane w pozostałych punktach dotyczących wystąpienia ryzyka, skutkujących opóźnieniami w realizacji);
Wzrost nakładów inwestycyjnych	Niskie	– weryfikacja rzetelności kosztorysu w trakcie oceny wykonawcy w procedurze przetargowej; – zawieranie kontraktów "pod klucz" z zapisem dotyczącym likwidacji ewentualnych szkód oraz umowy za cenę ryczałtową (gwarancja wykonania umowy bez ryzyka wystąpienia dodatkowych kosztów); – tworzenie rezerw, a w szczególności rezerw budżetowych na nieprzewidziane wydatki (np. roboty uzupełniające/dodatkowe); – stosowanie ubezpieczeń robót.

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Ryzyko związane z wykonawcą robót (utrata płynności finansowej, brak zasobów, zarządzanie kadrami)	Niskie	– doświadczenie we wdrażaniu i realizowaniu projektów inwestycyjnych, w tym przygotowywaniu odpowiednich warunków w przetargu (SIWZ) – na etapie wyboru wykonawcy robót będzie brane pod uwagę posiadanie doświadczenia w realizacji podobnych inwestycji oraz zweryfikowana zdolność finansowa wykonawcy; – opracowanie procedur jakościowych, wymaganych od wykonawcy; – systematyczna kontrola wykonawstwa pod względem zakresu rzeczowego realizowanych prac, wydatkowanych środków finansowych oraz czasu realizacji; – kontrola płynności finansowej projektu na etapie realizacji (a następnie eksploatacji); – zapisy w umowie z wykonawcą na temat kar oraz możliwość zerwania umowy w przypadku niewykonania, nienależytego wykonania umowy czy wydłużenia terminu prac ze względu na nierzetelność wykonawcy; – zabezpieczenie w budżecie JST środków finansowych niezbędnych do zrealizowania inwestycji łącznie z rezerwą na nieprzewidziane wydatki; – sprawne i terminowe rozliczanie projektu (wnioski o płatność); – realizacja płatności etapami na podstawie zrealizowanego zakresu prac.
Wpływ zmian klimatu oraz warunków atmosferycznych na realizację projektu, ryzyko siły wyższej	Wysokie	– podjęcie działań ograniczających negatywne skutki zdarzeń klimatycznych i pogodowych – m.in. większość prac będzie wykonywana w miesiącach wiosennych, letnich i jesiennych. – zapisy w umowie z wykonawcą na temat możliwości udzielenia zamówień uzupełniających i dodatkowych oraz zabezpieczenie dodatkowych środków w budżecie JST; – ubezpieczenie pokrywające niekorzystne konsekwencje zdarzeń, które mogą wystąpić zarówno w okresie realizacji projektu, jak i fazy eksploatacji; – stosowanie klauzul o możliwości odstąpienia od umowy w przypadku zdarzeń siły wyższej.
Etap Operacyjny		
Wzrost kosztów eksploatacyjnych	Duże	Projektodawcy są przygotowani na naturalny wzrost kosztów eksploatacyjnych wybudowanej infrastruktury (w budżetach JST uwzględniane są koszty związane z koniecznością utrzymania dróg), ponadto projektodawcy posiadają jednostkę organizacyjną zajmującą się bieżącym utrzymywaniem i konserwacją m.in. dróg. Podstawowe działania zapobiegawcze, to: – gwarancje udzielone przez wykonawców, dostawców sprzętu oraz technologii; – zapewnienie odpowiedniego nadzoru technicznego; – zawieranie umów zapobiegających zwiększaniu kosztów eksploatacji (np. umów o wynagrodzeniu ryczałtowym); – stosowanie ubezpieczeń, np. ubezpieczenie od różnego rodzaju ryzyka szkód materialnych losowych i poza losowych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej oraz – stały monitoring finansowy projektu w fazie eksploatacji.

źródło: Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Tabela 24. Prawdopodobne reakcje na wystąpienie określonych ryzyk, transport w ramach instrumentu ZIT – Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
Prace Przygotowawcze		
Nieterminowość realizacji dokumentacji projektowej	Niskie	– koordynacja prac projektowych; – terminy na realizację dokumentacji dobrane w taki sposób, aby zapewniona została rezerwa czasowa na uzyskanie pozwolenia na budowę/zgłoszenia robót;
Brak gotowości realizacji inwestycji	Niskie	– szczegółowa analiza/weryfikacja zakresu rzeczowego prac oraz budżetu projektu (łącznie z analizą kosztorysów); – analiza budżetu JST, potwierdzająca posiadanie środków własnych na realizację projektu;
Realizacja Projektów		
Nieterminowość realizacji inwestycji	Niskie	– opracowanie szczegółowego i elastycznego harmonogramu rzeczowego robót; – przeprowadzenie procedury przetargowej odpowiednio wcześniej tak, aby czas na realizację zadania stosowny był do stopnia skomplikowania planowanych do realizacji robót;

Czynniki ryzyka realizacji projektu	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
		– wyznaczenie inspektora nadzoru inwestorskiego sprawującego bezpośredni nadzór nad terminowością oraz jakością wykonywanych robót; – sformułowanie działań zapobiegawczych wystąpieniu ryzyka odrębnie dla poszczególnych zadań realizowanych w ramach projektu (opisane w pozostałych punktach dotyczących wystąpienia ryzyka, skutkujących opóźnieniami w realizacji);
Wzrost nakładów inwestycyjnych	Niskie	– wybór wykonawcy w procedurze przetargowej (wykonawca oszacuje koszt wykonania inwestycji, weryfikacja rzetelności kosztorysu w trakcie oceny wykonawcy); – zawieranie kontraktów "pod klucz" z zapisem dotyczącym likwidacji ewentualnych szkód oraz umowy za cenę ryczałtową (gwarancja wykonania umowy bez ryzyka wystąpienia dodatkowych kosztów); – tworzenie rezerw, a w szczególności rezerw budżetowych na nieprzewidziane wydatki; – stosowanie ubezpieczeń robót;
Ryzyko związane z wykonawcą robót (utrata płynności, brak zasobów, zarządzanie kadrą)	Niskie	– doświadczenie we wdrażaniu i realizowaniu projektów inwestycyjnych, w tym przygotowywaniu odpowiednich warunków w przetargu (SIWZ) – na etapie wyboru wykonawcy robót będzie brane pod uwagę posiadanie doświadczenie w realizacji podobnych inwestycji oraz zweryfikowana płynność finansowa; – systematyczna kontrola wykonawstwa pod względem zakresu rzeczowego realizowanych prac, wydatkowanych środków finansowych oraz czasu realizacji; – kontrola płynności finansowej projektu na etapie realizacji (a następnie eksploatacji); – zabezpieczenie w budżecie JST środków finansowych niezbędnych do zrealizowania inwestycji; – realizacja płatności etapami na podstawie zrealizowanego zakresu prac;
Wpływ zmian klimatu oraz warunków atmosferycznych na realizację projektu	Wysokie	– podjęcie działań ograniczających negatywne skutki – m.in. większość prac będzie wykonywana w miesiącach wiosennych, letnich i jesiennych;
Etap Operacyjny		
Wzrost kosztów eksploatacyjnych	Duże	Projektodawcy są przygotowani na naturalny wzrost kosztów eksploatacyjnych wybudowanej infrastruktury (w budżetach JST uwzględniane są koszty związane z koniecznością utrzymania dróg), ponadto projektodawcy posiadają jednostkę organizacyjną zajmującą się bieżącym utrzymywaniem i konserwacją m.in. dróg. Podstawowe działania zapobiegawcze, to: – gwarancje udzielone przez wykonawców, dostawców sprzętu oraz technologii; – zapewnienie odpowiedniego nadzoru technicznego; – zawieranie umów zapobiegających zwiększaniu kosztów eksploatacji (np. umów o wynagrodzeniu ryczałtowym); – stosowanie ubezpieczeń, np. ubezpieczenie od różnego rodzaju ryzyka szkód materialnych losowych i poza losowych, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej oraz – stały monitoring finansowy projektu w fazie eksploatacji.
Spadek popytu na usługi	Niskie	Popyt zagwarantowany strategicznym położeniem obszaru objętego projektem. Biesiekierz, Kołobrzeg (miasto) – obszar leży w bezpośredniej strefie nadmorskiej i portowej o najwyższej atrakcyjności dla turystów. Ustronie Morskie – położenie drogi w bezpośredniej odległości od węzła drogi S6.
Ogólne		
Ryzyko ochrony środowiska	Niskie	– prowadzenie ciągłego monitoringu stanu środowiska naturalnego; – ubezpieczenie od spowodowania nieprzewidzianych szkód w środowisku.
Ryzyko prawne	Niskie	– korzystanie (przed podpisaniem umów) z opinii prawnych zawierających wnikliwą ocenę aspektów prawnych planowanych w projekcie rozwiązań; – potwierdzenie poprawności przyjętego stanowiska (rozwiązania prawnego) w kompetentnych instytucjach, np. w Ministerstwie Finansów, Urzędzie Zamówień Publicznych.
Ryzyko siły wyższej	Niskie	– ubezpieczenie pokrywające niekorzystne konsekwencje zdarzeń, które mogą wystąpić zarówno w okresie realizacji projektu, jak i fazy eksploatacji, – stosowanie klauzul o możliwości odstąpienia od umowy w przypadku zdarzeń siły wyższej.

źródło: Referat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Urzędu Miejskiego w Koszalinie

6.4.4. Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji ze środków RPO WZ w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

Tabela 25. Lista projektów w obszarze transportu drogowego planowanych do realizacji ze środków RPO WZ w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki				Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowane RPO WZ (w mln PLN)	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)
1.	Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra	Gmina Dobra	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra zapewnia bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Spółdzielców (wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN - T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Spółdzielców zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Spółdzielców. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Spółdzielców to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Spółdzielców w Mierzynie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej - ul. Spółdzielców w Mierzynie o długości około 1000 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Gmina Dobra	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw	TAK	2,7	2,7 EFRR	0	1,35	0	w ciągu roku 2016	inwestycja nie zakłada pomocy publicznej	W świetle obowiązującego rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, na dzień opracowania dokumentacji projektowej, (Dz. U. z 09.11.2010 r., nr 213, poz. 1397) przedmiotowa inwestycja polegająca na przebudowie ulicy o długości mniejszej niż 1 km nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (par.2) ani do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (pr.3 pkt. 60), a co za tym idzie zgodnie z art. 59 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 03.10.2008 r., nr 1999, poz. 1227 z późn. zmianami) nie wymaga się przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.	zgodność ze SUIKZPG	Decyzja nr 966/2015 z dnia 23 listopada 2015 r.; Dla części inwestycji prowadzonej w ramach istniejącego pasa drogowego: Zgłoszenie robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę z dnia 31.09.2015 r.	Do określenia po otwarciu naboru	data opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych: Numer ogłoszenia: 163417 - 2015; data zamieszczenia: 10.11.2015	na podstawie umowy nr WKI.ZP.272.47.2015.LT z dnia 29.12.2015	2016	ryzyko na etapie budowy
2.	Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzach	Gmina Dobra	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzach zapewnia bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Wiosennej (Wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN-T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Wiosennej zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Wiosenną. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Wiosennej to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Wiosennej w Skarbimierzach. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na przebudowie drogi gminnej - ul. Wiosenna w Skarbimierzach o długości około 490m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjny na potrzeby odwodnienia drogi, oświetlenie.	Gmina Dobra	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw	TAK	2,8	2,8 EFRR	0	1,44	0	do końca roku 2016	inwestycja nie zakłada pomocy publicznej	W świetle obowiązującego rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, na dzień opracowania dokumentacji projektowej, (Dz. U. z 09.11.2010 r., nr 213, poz. 1397) przedmiotowa inwestycja polegająca na przebudowie ulicy o długości mniejszej niż 1 km nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (par.2) ani do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (pr.3 pkt. 60), a co za tym idzie zgodnie z art. 59 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 03.10.2008 r., nr 1999, poz. 1227 z późn. zmianami) nie wymaga się przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.	zgodność ze SUIKZPG	1. Decyzja nr 248/2015 z dnia 22.10.2015 r. , 2. Decyzja nr 72/2016 z dnia 18.01.2016 r.	do określenia po otwarciu naboru; planowane I kwartał 2017	Data opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych: Numer ogłoszenia: 41091 - 2016; data zamieszczenia: 15.04.2016	planowana data podpisania umowy z Wykonawcą: II kwartał 2016 r.	2017	ryzyko na etapie budowy
3.	Przebudowa infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w pasach drogowych w części przemysłowej miasta Goleniów	Gmina Goleniów	Projekt obejmuje przebudowę ul. I Brygady Legionów oraz przyległej do niej ulicy Zakładowej a także budowę łącznika między ul. Maszewską a I Brygady Legionów. Jest to zadanie związane i komplementarne do budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej - zadania wskazanego do realizacji na terenie SOM ze środków ZIT, oraz ze względu na swoje położenie, jest zadaniem związanym i komplementarnym do budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo – autobusowym w Goleniowie - zadania wskazanego przez Gminę Goleniów do realizacji na terenie SOM ze środków ZIT. W/w drogi lokalne leżą w bezpośrednim sąsiedztwie z liniami kolejowymi, przebiegającymi przez miasto Goleniów na trasie Szczecin – Świnoujście, które należą do korytarza Bałtyk – Adriatyk tworzącego sieć bazową TEN-T w Polsce (są to linie E59/C-E59 Chałupki – Opolo – Wrocław – Szczecin – Świnoujście). Linie te zapewniają (zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa) konieczne bezpośrednie połączenie kolejowe z portem lotniczym Szczecin – Goleniów oraz portem morskim w Świnoujściu. W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się poprawę przepustowości i sprawności dróg, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, uzupełnienie sieci dróg gminnych i stworzenie alternatywnego połączenia drogi wojewódzkiej z drogą powiatową. Zadanie ma na celu wsparcie MSP w zakresie komunikacyjnym wpływając na zwiększenie ich konkurencyjności szczególnie wobec bogatych, dużych koncernów. Zadanie to otwiera także nowe możliwości komunikacyjne nowych terenów inwestycyjnych na których mogą już powstawać małe i średnie przedsiębiorstwa, w szczególności poprzez budowę łącznika między ulicą Maszewską a ulicą I Brygady Legionów, który umożliwi połączenie wjazdów i wyjazdów z drogami publicznymi.	Gmina Goleniów	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw	TAK	7,0	7,0 EFRR	–	3,5	–	2017	nd.	2017	2017	2017	2017	2018	2018	2019	
4.	Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T	Gmina Gryfino	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, w celu zapewnienia dostępności transportowej możliwe będzie wsparcie inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) wówczas, gdy zapewnią bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Przebudowa dróg lokalnych łączy centrum przesiadkowe z linią kolejową w sieci TEN-T. Przebudowa dróg usprawni połączenia komunikacyjne z tworzonym centrum przesiadkowym w rejonie dworca kolejowego w Gryfinie (kluczowego przystanku SKM na terenie Gminy Gryfino). Poprawa układu komunikacyjnego bezpośrednio wpłynie na zwiększenie przepustowości centrum przesiadkowego, szczególnie w zakresie: sprawnej obsługi parkingów typu P&R oraz B&R oraz peronów autobusowych i kolejowych. Modernizacja istniejących miejsc parkingowych usprawni obsługę komunikacyjną dworca, będąc uzupełnieniem infrastruktury budowanej w ramach Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gryfinie.	Gmina Gryfino	Pasażerowie transportu publicznego	TAK	3,0	3,0 EFRR	nd	1,5	nd	2017	nd	IV kw. 2016	2017	2017	2017	IV kw. 2017	2018	2020	

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowane RPO WZ (w mln PLN)	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
5.	Przebudowa ulicy Towarowej wraz z budową ciągu pieszo - rowerowego w Stargardzie	Gmina Miasto Stargard	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje łączące, doprowadzające drogi do terminalu kolejowego. W tym zakresie zadanie przewiduje m.in. skomunikowanie terenów Stargardzkiego Parku Przemysłowego z terminalem kolejowym i Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym w Stargardzie. Inwestycja przewiduje wprowadzenie transportu rowerowego do ZCP i terminala kolejowego. Projekt ułatwi również dojazd z centrum miasta do ośrodka przemysłowego jakim jest Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie. Realizacja zadania pozytywnie wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy obszarów objętych planem rewitalizacji na terenie Miasta i SOM. Zapewni rozwój ośrodka miejskiego, podniesie poziom bezpieczeństwa, zlikwiduje wąskie gardło w sieci pomiędzy ulicą I Brygady a planowanym ZCP. Projekt jest projektem komplementarnym z projektami: ZCP oraz SKM. Realizacja wszystkich projektów przyczyni się do prawidłowego funkcjonowania integracji transportu publicznego na terenie Miasta i SOM.	Gmina Miasto Stargard	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw / Pasażerowie transportu publicznego	TAK	4,0	4,0 EFRR	nie dotyczy	2,0	nie dotyczy	2017	nie dotyczy (zadanie własne Gminy)	2017	zgodność z MPZP	2017	2017	2018	2018	2019		
6.	Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Kuźnickiej w Policach	Gmina Police	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, w ramach PI 7b do dofinansowania kwalifikują się inwestycje w rozwój istniejącej infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego, zapewniające właściwy dostęp i połączenie z istniejącymi terenami inwestycyjnymi, oraz m.in. inwestycje zapewniające konieczne połączenia z portami morskimi. W tym zakresie zadanie przewiduje zarówno zapewnienie właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych w obszarze ważnego ośrodka gospodarczego jak i uzupełnienie luki w połączeniu terenów przemysłowych z Portem Morskim w Policach. Planowana inwestycja pn. Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Kuźnickiej w Policach w sposób konieczny i bezpośredni zapewni dostępność transportową do terenów ujętych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego jako tereny inwestycyjne oraz łączy funkcjonalnie i komunikuje obszar gospodarczy Polic z Portem Morskim w Policach. Jest to teren aktywnego rozwoju gospodarczego z planowaną rozbudową terminalu portowego, w kierunku stworzenia Multimedialnego Centrum logistyczno-transportowego o charakterze ponadregionalnym, rozbudową Grupy Azoty Zakładów Chemicznych Police SA, oraz zagospodarowaniem wolnych terenów inwestycyjnych. Obszar gospodarczy Polic jest ważnym ośrodkiem przemysłowym, konieczne jest adekwatne do potrzeb jego skomunikowanie, zapewnienie odpowiedniej przepustowości i dojazdu do Portu Morskiego. Ulica Kuźnicka wraz z wiaduktem stanowi trasę komunikacyjną msp funkcjonujących na tym terenie i kooperujących w ramach współpracy. MŚP prowadzą działalność w zakresie regionalnych specjalizacji: biogospodarka, przemysł morski, logistyka, przemysł metalowy. W tej części gminy Police zlokalizowane są tereny przeznaczone pod przemysł z dopuszczeniem działalności uciążliwej, w związku z powyższym transport towarów i produktów dotyczy dużego tonażu powyżej 30 ton (przemysł chemiczny, stalowy, morski). Obejmują one zarówno tereny na których funkcjonują msp jak i wolne tereny inwestycyjne. Odcinki drogi w ul. Kuźnickiej oraz wiadukt Piotra i Pawła zostały w ostatnich latach przebudowane, przebudowana została droga wojewódzka nr 114. Wiadukt wzdłuż ulicy Kuźnickiej o długości 176 m stanowi lukę w wyprowadzeniu transportu ciężarowego do Portu Polickiego. Obecnie na wiadukcie wprowadzony jest ruch wahadłowy, ograniczenie prędkości oraz nośności. Wiadukt położony jest nad linią kolejową. Realizacja projektu zapewni wysokiej jakości połączenie wewnątrzregionalnych i międzyregionalnych połączeń transportowych. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu towarów do Portu Morskiego poza siecią TEN-T w tym towarów niebezpiecznych. Wiadukt stanowi element trasy komunikacyjnej towarów z terenów przemysłowych do Portu Morskiego, w obie strony o wielkości przeładunkowej 2,5 mln ton rocznie na terminalu przeładunkowym portu (4 port przeładunkowy w Polsce obejmujący terminal morski i barkowy). Terminale przeładowują towary masowe: fosforyty, aparyty, rudę ilmenitową, sól potasową, nawozy, amoniak, kwas siarkowy. Dojazd do portu barkowego towarów następuje od ul. Kuźnickiej wzdłuż której położony jest wiadukt.	Gmina Police	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw	TAK	9,0	9,0 EFRR		4,5		2016	2016	2015	2015	2015	2015	2017	2017	2017	2017	nie dotyczy
7.	Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach	Gmina Stargard	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane przebudowy dróg lokalnych na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. Inwestycja pn. „Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach” zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Na trasie przebiegu drogi (w miejscowości Grzędzice) znajduje się stacja kolejowa na planowanej linii SKM – Szczecin – Stargard. Zgodnie z Projektem stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego z czerwca 2014 roku, wynika, że „U podstaw realizacji projektu SKM leży założenie, że podstawową osią zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinna być sieć kolejowa, łącząca największe miasta obszaru takie jak Stargard Szczeciński, Świnoujście, Goleniów, Gryfino i Police z centralnym miastem aglomeracji jakim jest Szczecin. Zbiorowy transport publiczny pomiędzy Szczecinem a wymienionymi miastami powinien być zorganizowany wokół osi transportu kolejowego na istniejących liniach kolejowych, tworzących Szczecińską Kolej Metropolitalną. Są to trzy linie o znaczeniu krajowym E59 (351) i CE59 (401, 271) ujęte w europejskiej sieci transportowej TEN oraz linia lokalna nr 406” Linia 351 to linia Poznań Główny – Szczecin Główny z przystankiem osobowym w Grzędzicach. Ponadto celem przedsięwzięcia jest ułatwienie dojazdu do nowych terenów inwestycyjnych, które bezpośrednio przylegają do przedmiotowej inwestycji. Teren na którym zlokalizowana jest droga gminna (Lipnik-Grzędzice) objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w którym ujęte są przyszłe tereny inwestycyjne: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący teren w obrębie Lipnik, przyjęty Uchwałą Nr XI/103/2011 Rady Gminy Stargard Szczeciński z dnia 28 października 2011 r. w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego w obrębie Lipnik, gmina Stargard Szczeciński (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2011 r. Nr 152, poz. 3147). Jest to droga dojazdowa do centrum przesiadkowego w Stargardzie Szczecińskim. Ponadto inwestycja stanowi połączenie z bezpośrednią drogą do portu lotniczego w Goleniowie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej mającej na celu przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Gmina Stargard		TAK	12,2	12,2 EFRR	nie	2,25	nie	2017	nie dotyczy	2017	2017	2017	2017	2017/2018	2018	2018	2019	
8.	Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy wraz z budową kanalizacji	Gmina Stepnica	Zadanie obejmuje przebudowę ul. T. Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy. Obecnie w przypadku większych opadów deszczu skrzyżowanie drogi wojewódzkiej z ul. T. Kościuszki jest nieprzejezdne z uwagi na brak drożnej kanalizacji deszczowej. W związku z powyższym konieczne jest również w ramach projektu przebudowy drogi, która jest w złym stanie technicznym, wykonanie kanalizacji deszczowej. Droga jedno jezdniowa, dwupasmowa, odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Układ komunikacyjny przebiega od włączenia do drogi wojewódzkiej nr 111, a kończy z jednej strony obok basenu rybackiego, a z drugiej strony obok basenu przeładunkowego. Długość drogi 594 m.	Gmina Stepnica		TAK	3,8	3,8 EFRR	1,9	1,9	0	2016	2016	2016	2016	2015	2017	2016	2016	2017	-	

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowane RPO WZ (w mln PLN)	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Za zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
	deszczowej		Planowana do realizacji droga jest to dojazd do portu - basenu rybackiego. Gmina Stepnica poprzez realizację inwestycji w porcie stworzyła rybakom dogodne warunki do pracy. Inwestycja polegająca na przebudowie ul. T. Kościuszki sprawi, iż będzie stworzona możliwość swobodnego dojazdu i dojścia do portu rybackiego. Przebudowa dróg w znacznej mierze wpłynie na rozwój gospodarczy Stepnicy jak i całej Gminy. Drogi te stanowią będą również drogą alternatywną do portu przeładunkowego.																			
9.	Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93	Gmina Miasto Świnoujście	Zakres obejmuje rozbudowę ul. Steyera na odcinku od ul. Daszyńskiego do ul. Karsiborskiej. Jest to jedyna droga biegnąca wzdłuż portu i połączy ona drogę krajową nr 93 z terenami portowymi położonymi we wschodniej części wyspy Uznam. Inwestycja polegać będzie na rozbudowie istniejącego odcinka ulicy Steyera oraz budowie brakujących fragmentów łączących ją z ulicą Karsiborską (drogą krajową nr 93) i z ulicą Wybrzeże Władysława IV (w kierunku centralnej i północnej części miasta). Połączenie to usprawni komunikację do terenów portowych na wyspie Uznam odbywającą się zarówno z innych rejonów miasta jak i z regionu (droga krajowa nr 93 łączy się z drogą krajową nr 3, która znajduje się w bazowej sieci TEN-T). Nowy przebieg ulicy Steyera (odcinek Daszyńskiego-Lutycka) biegnie wzdłuż nieruchomości znajdujących się w granicach portu morskiego i droga ta jest ich jedynym połączeniem komunikacyjnym. Połączenie to będzie funkcjonować niezależnie od rodzaju przeprawy przez Świnę (czy to obecna przeprawa promowa Centrum, czy też w przyszłości przeprawa stała). Skierowanie ruchu poprzez nowe połączenie odciaży w zdecydowany sposób ul. Grunwaldzką, będącą obecnie główną ulicą o średniodobowym natężeniu ruchu 10043 pojazdów. Ul. Steyera będzie miała również ważne znaczenie dla obronności kraju, gdyż umożliwi sprawne połączenie z DK 93 położoną w pobliżu portu Bazy 8 Flotyli Obrony Wybrzeża, która realizuje obecnie zadania wsparcia państwa-gospodarza (HNS) dla wydzielonych sił morskich Sojuszu Północno-Atlantyckiego (NATO). Obwodnica wschodnia stanowi także połączenie systemu dróg miejskich z terenami inwestycyjnymi Miasta oraz nabrzeży 87 i 91 wybudowanych w ramach pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście. Umożliwi także dojazd do strefy inwestycyjnej (w tym części stanowiącej projekt komplementarny, planowany w ramach realizacji strategii ZIT – Centrum Usług Mulinik), bez konieczności przejeżdżania przez mieszkalne części miasta. Gmina Miasto Świnoujście mając na uwadze dobro mieszkańców, przedsiębiorców, a także gości i turystów odwiedzających miasto, z wyprzedzeniem planuje inwestycje o kluczowym znaczeniu dla rozwoju systemu transportowego miasta. Przewiduje się, iż rozbudowa cmentarza miejskiego w dalszej perspektywie spowoduje zwiększenie ruchu drogowego w tej części miasta. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoli na swobodny dojazd do obu jego części oraz zapewni bezpieczny ruch pieszy pomiędzy jego starą, a nową częścią, m.in. poprzez projektowane na tym odcinku uspokojenie ruchu. W okolicach cmentarza planowana jest także budowa parkingu służącego w głównej mierze do jego obsługi. Efektem rozbudowy ulicy Steyera będzie również sprawne połączenie pomiędzy przeprawami promowymi oraz pomiędzy północną i południową częścią Miasta Świnoujście. Umożliwi to poprawę płynności ruchu samochodowego oraz spowoduje zmniejszenie jego uciążliwości, ograniczy emisję spalin do atmosfery, zmniejszy hałas oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego w ścisłym centrum miasta. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest Świnoujście zgodnie z Komunikatem Komisji Unii Europejskiej – Budowa bazowej sieci transportowej: korytarze sieci bazowej oraz instrument „Łącząc Europę” WE 1315/2013”.	Gmina Miasto Świnoujście		TAK	8,9	8,9 EFRR	0	4,47	0	2017	Nie dotyczy	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2019	Realizacja projektu wymaga przejęcia terenów wojskowych położonych w strefie zamkniętej.	
10.	Wsparcie rozwoju gospodarczego obszaru SOM poprzez poprawę dostępności terenów inwestycyjnych – przebudowa drogi Police - Szczecin.	Powiat Policki	Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej na trasie Police-Szczecin obejmującej swym zakresem wiadukt drogowy zlokalizowany w ciągu ul. Asfaltowej oraz ul. Przęsocińską w Policach i ul. Szczecińską w miejscowości Przęsocin, które tworzą integralny jeden ciąg głównej nitki transportowej łączącej Police ze Szczecinem. W ramach planowanej inwestycji zostanie również wykonana przebudowa kanalizacji deszczowej, chodników, a także budowa ścieżki rowerowej oraz nowa organizacja ruchu. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje w drogi lokalne, gdy zapewniają konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TENT, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi i centrami logistycznymi. Zapisy ww. umowy stanowią, również, że istnieje dodatkowa możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne w ramach CT 7 pod warunkiem, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury będą związane z rozwojem gospodarczym i uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w powyższe założenia, gdyż droga Police-Szczecin stanowi bezpośrednie połączenie zarówno Szczecina jak i Polic do tzw. Osiedla Rzemieślniczego, położonego na obszarze ok. 25 ha i będącego terenem przeznaczonym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Police pod działalność usługowo-rzemieślniczą. Ul. Ofiar Stutthofu przylegająca do drogi Police – Szczecin stanowi drogę wewnętrzną ww. osiedla(patrz załączony wypis ze studium uwarunkowań przestrzennych dla Gminy Police wraz z mapką i oświadczeniem Gminy Police). W minionej perspektywie finansowej UE 2007-2013 na ww. obszarze Gmina Police przeprowadziła inwestycję polegającą na wykonaniu oświetlenia. Koszt operacji to kwota ok. 185 tysięcy. Funkcjonujące obecnie na tym terenie przedsiębiorstwa świadczą usługi i zapewniają zatrudnienie zarówno dla mieszkańców Polic jak i Szczecina. Obecnie na wiadukcie drogowym będącym integralnym elementem drogi planowanej do przebudowy, na podstawie sporządzonej ekspertyzy technicznej, obowiązuje ograniczenie tonażowe do 30 ton co z uwagi na jej funkcję jest sporym utrudnieniem i zagrożeniem dla płynności ruchu. Stan techniczny drogi i wiaduktu jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z Osiedlem Rzemieślniczym. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju ww. obszaru. Brak modernizacji wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z Polic w kierunku Szczecina co w konsekwencji skutkować może pewnego rodzaju wyłączeniem zarówno społecznym jak i gospodarczym obszaru. Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Osiedla Rzemieślniczego zwiększą atrakcyjność gospodarczą i inwestycyjną terenów usługowo-rzemieślniczych w gminie Police oraz przyczynią się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonujących na tym obszarze przedsiębiorstw. Realizacja zadania inwestycyjnego poprawi dostępność komunikacyjną obszaru i funkcjonalność drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Planowana do modernizacji droga stanowiąc główną nitkę transportową zapewnia bezpośrednie połączenie północnych rejonów powiatu polickiego (obszary zamieszkałe jak i przemysłowe) z aglomeracją szczecińską (węzeł sieci TENT) umożliwiając zachowanie powiązań funkcjonalnych obu ośrodków (gospodarka, praca, edukacja, rekreacja) oraz zapewniając spójność terytorialną regionu. Jej stan techniczny jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z centrum Szczecina, a	Powiat Policki		TAK	14,0	14,0 EFRR	Rezerwa subwencji ogólnej budżetu państwa 2 mln	4,6	0,00	W trakcie realizacji. Zakończenie IV kwartał 2018	tak	Wiadukt IV kwartał 2016.Droga IV kwartał 2018	Tak	Wiadukt III kwartał 2017.Droga IV kwartał 2018	I kwartał 2019	Prognozowana data ogłoszenia pierwszego przetargu to III kwartał 2017	Podpisanie pierwszych umów na roboty budowlane III kwartał 2017	2020		

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowane RPO WZ (w mln PLN)	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Za kończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
			ponadto znajduje się ona na trasie najkrótszego bezpośredniego dojazdu ze Szczecina do dużych stref przemysłowych związanych m.in. z funkcjonowaniem Portu Morskiego i Zakładów Chemicznych w Policach, a także obszarów pod planowaną specjalną strefę ekonomiczną. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju portu morskiego. Cel przedsięwzięcia jest zorientowany również na zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu, a także na rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej. Przedsięwzięcie wzmocni również działania na rzecz wdrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ po modernizacji drogi zostanie skrócony czas przejazdu i poprawiony komfort jazdy komunikacją miejską, co zachęci mieszkańców do rezygnacji z poruszania się na co dzień indywidualnym transportem samochodowym i w konsekwencji przełoży się na zmniejszenie emisji w aglomeracji miejskiej z prywatnych pojazdów. Przedsięwzięcie jest komplementarne do zaplanowanych działań Gm. Police w zakresie budowy centrum przesiadkowego i pętli autobusowej oraz działań SPPK w zakresie zakupu niskoemisyjnych taborów. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest m. Szczecin zgodnie z Rozporządzeniem WE 1315/2013 „Węzły miejskie”.																			
11.	Poprawa bezpieczeństwa i remont dróg na odcinkach dróg gminnych na terenie Gminy Stare Czarnowo	Gmina Stare Czarnowo	Dostępność Komunikacyjna gminy rzutuje na rozwój gospodarczy regionu poprzez podnoszenie jego atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej, jak również wpływ na poprawę bytu mieszkańców. Zły stan dróg wpływa nie tylko na utrudnienia w ruchu, ale także hamuje rozwój gospodarczy gminy. Mieszkańcy gminy podejmują działalność gospodarczą w zakresie przetwórstwa rolno – spożywczego (piekarnie, masarnie, sklepy, przetwórstwo spożywcze). Sieć tych placówek obejmuje prawie wszystkie miejscowości gminne. Dlatego też dzięki dobrze rozwiniętej infrastrukturze drogowej łatwy jest dojazd do tych punktów. Poprawa funkcjonalności dróg wpływa na rozwój turystyki stwarza możliwości rozwoju gospodarczego. Na terenie gminy Stare Czarnowo jest wiele atrakcyjnych obszarów o dobrze zachowanym środowisku. Z jednej strony Jezioro Miedwie z drugiej Puszcza Bukowa, Ogród Dendrologiczny. Jest też wiele zabytków (Kolbacki kompleks pocysterski) i atrakcji turystycznych, będących spadkiem historycznym otrzymanym od dawnych pokoleń. Jednak warunkiem wykorzystania walorów turystycznych jest dobrze rozwinięta sieć drogowa. Najpoważniejszą barierą dla rozwoju społeczno –gospodarczego gminy w odniesieniu do infrastruktury drogowej jest zły stan techniczny istniejących dróg. Chodzi tu zarówno o zły stan nawierzchni jak też o niewystarczające na wielu odcinkach dróg parametry techniczne. Wzrost liczby samochodów osobowych, przerzucenie funkcji transportowej z kolei na duże samochody ciężarowe, zły stan nawierzchni, niewystarczające na wielu odcinkach dróg parametry techniczne wpływają na to, że sieć drogowa wymaga ciągłej rozbudowy i modernizacji. Ze względu na brak środków finansowych rokrocznie wykonywane są tylko zabiegi konserwacyjne w określonym zakresie. Dlatego też, brak planowanych odnow a jedynie doraźnie wykonywane zabiegi konserwacyjne nie mogą w pełni zadowolić użytkowników dróg. Aby sprostać wymaganiom techniczno– ruchowym należałoby wykonać w szerokim zakresie roboty remontowo – zapobiegawcze polegające na remoncie, odwodnieniach całego korpusu drogi, na położeniu nowych nawierzchni m.in. na ul. Słonecznej i ul. Polnej na całej jej długości w miejscowości Stare Czarnowo, droga gminna w miejscowości Zelewo, droga Gminna w miejscowości Binowo łącząca Gminę ze Szczecinem, sieć dróg w miejscowościach Żeliszewiec i Kartno łączących się z drogą wojewódzką prowadzącą do drogi krajowej S3 oraz do Strefy Przemysłowej Gardno. Wiele dróg gminnych ma niewystarczające na wielu odcinkach parametry techniczne. Dla większości miejscowości gminnych przekroje drogowe odcinków dróg gminnych są typowo szlakowe wykonane w V klasie technicznej i wyjątkowo IV KT. Wymagane są więc liczne modernizacje przekroju normalnego drogi ze szlakowego w pół ulicznych lub uliczny oraz utwardzenie poboczy w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego w terenach zwartej zabudowy wiejskiej. Gmina Stare Czarnowo położona jest ma Równinie Pyrzycko-Stargardkiej oraz w obrębie Puszczy Bukowej i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Z jednej strony posiadamy piękne tereny turystyczne można by pokusić o stwierdzenie, że jesteśmy „ zielonymi płucami Szczecina” a z drugiej piękne tereny ograniczają nasz rozwój gospodarczy ze względu na obustrzenia natury. Gmina Stare Czarnowo leży w odległości 25 km od Szczecina. Drogi Gminne łączą połączeniami krajowymi oraz wojewódzkimi prowadzącymi do granic państwa oraz do portu lotniczego w Goleniowie.	Gmina Stare Czarnowo		TAK	4,0	4,0 EFRR	0	nd.	0	N	nd		2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	
12.	Przebudowa dróg powiatowych nr 1350Z oraz 1352Z na odcinku Szczecin-Binowo	Gmina Stare Czarnowo	Przebudowa dróg jest istotna dla strategii turystycznego rozwoju powiatu gryfińskiego. łączy miasto Szczecin z Puszczą Bukową i stanowi ważną trasę dla turystów, także z Niemiec. Planowana inwestycja umożliwi dostęp do terenów w Puszczy Bukowej o wyjątkowych walorach turystycznych oraz dojazd do terenów rekreacyjnych i sportowych np. pola golfowego w m. Binowo. Droga, poprzez ulice miejskie w Szczecinie, posiada dogodne połączenie z autostradą A6 oraz drogą S3, które wpisane są w Transeuropejską Sieć Transportową (TEN-T). Dzięki powiązaniu z drogami A6, S3 oraz drogą wojewódzką nr 120 zwiększy się dostępność drogowa dla mieszkańców zarówno z terenów wiejskich gminy Stare Czarnowo, jak również miasta Szczecin, co wpłynie bezpośrednio na wzrost dynamiki rozwoju obszarów wykluczonych. Spójność z siecią TEN-T daje również szerokie perspektywy komunikacyjne i możliwości połączenia z przejściem granicznym w Kolbaskowie oraz lotniskiem w Goleniowie.	Gmina Stare Czarnowo	Powiat Gryfiński	TAK	8,0	8,0 EFRR	0	nd.	0	N	nd	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	
13.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1355Z, na odcinku przejście przez miejscowość Zelewo	Gmina Stare Czarnowo	Przebudowa drogi powiatowej w miejscowości Zelewo w gminie Stare Czarnowo spowoduje wzrost bezpieczeństwa kierowców i niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych) oraz zwiększy dostępność drogową obszarów wykluczonych naszego województwa. Planowane przedsięwzięcie spowoduje rozwój gospodarczy tej części regionu oraz umożliwi dostęp do terenów o wyjątkowych walorach turystycznych, rekreacyjnych i sportowych, które zlokalizowane nad jeziorem Miedwie. Tereny inwestycyjne nad jeziorem spowodowały, że miejscowość Zelewo stała się bardzo atrakcyjna dla inwestorów. Droga powiatowa przebiegająca przez Zelewo stanowi jedyne połączenie drogowe z pozostałą częścią gminy Stare Czarnowo. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę dostępności mieszkańców gminy do głównych ośrodków miejskich (Szczecin, Stargard Szczeciński), a co za tym idzie szeroko rozumianych usług, co przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej regionu. W ramach przedsięwzięcia przebudowana zostanie droga powiatowa na odcinku przejście przez miejscowość Zelewo oraz wybudowany zostanie chodnik i kanalizacja deszczowa. Przedsięwzięcie umożliwi mieszkańcom gminy Stare Czarnowo bezpieczne i dogodne połączenie z drogą wojewódzką 120, drogą krajową S3 oraz ze Strefą Przemysłową Gardno. Ponadto inwestycja otworzy dostęp	Gmina Stare Czarnowo	Powiat Gryfiński	TAK	3,5	3,5 EFRR	0	nd.	0	N	nd	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	Wydatki kwalifikowane RPO WZ (w mln PLN)	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązania, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
			obszarom wykluczonym do największej aglomeracji naszego województwa (Szczecina) oraz do granic państwa i portu lotniczego w Goleniowie.																			
14.	Modernizacja ulicy Smoczej	Gmina Miasto Szczecin	Projekt polega na przebudowie ulicy od skrzyżowania z ulicą Krzemienną do granic administracyjnych miasta Szczecin. W ramach projektu przewiduje się przebudowę, w ramach istniejącej działki drogowej, ulicy wraz z chodnikami i budowę trasy rowerowej na całym odcinku. Ulica Smocza jest ulicą łączącą centrum osiedla Podjuchy z terenami rekreacyjnymi tj. terenami pól golfowych oraz Parkiem Krajobrazowym.	Gmina Miasto Szczecin		TAK	2,3	2,3 EFRR	n/d	n/d	n/d	2018	n/d	IV kw. 2017	Tak	IV kw. 2017	2017	I kw. 2018	II kw. 2018	IV kw. 2018		
15.	Modernizacja ulicy Modrej i Koralowej	Gmina Miasto Szczecin	Projekt polega na przebudowie ulicy Modrej i Koralowej w ramach istniejącej działki drogowej od skrzyżowania z ulicą Szafera do granic administracyjnych miasta Szczecin. W ramach zadania planowana jest przebudowa jezdni, chodników, budowa kanalizacji deszczowej oraz wprowadzenie jednostronnej dwukierunkowej drogi rowerowej.	Gmina Miasto Szczecin		TAK	5,2	5,2 EFRR	n/d	n/d	n/d	2017	n/d	II kw. 2016	Tak/zgodnie z ust. o drogach publicznych inwestycja będzie prowadzona w pasie drogowym	uzyskanie zgody na prowadzenie robót budowlanych 31.12.2016	2017	I kw. 2017	II kw. 2017	IV kw. 2018		
16.	Budowa nowego połączenia drogowego miejscowości Bezzrzecze i Wólczkowo z miastem Szczecin	Gmina Dobra	Realizacja nowego połączenia drogowego ma celu: 1) odciążenie ciągów komunikacyjnych prowadzących do Szczecina, które w stanie istniejącym, w szczytowych godzinach przekraczają swoją przepustowość, 2) poprawę dostępności komunikacyjnej pomiędzy Gminą Dobra, a miastem Szczecin, 3) przeniesienie ruchu tranzytowego przez Wólczkowo i Bezzrzecze poza wskazane miejscowości, 4) upłynnienie ruchu i w konsekwencji zmniejszenie hałasu, zwiększenie bezpieczeństwa oraz ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska, 5) stworzenie alternatywnego połączenia zwiększającego płynność ruchu w sytuacjach awaryjnych, 6) stworzenie komplementarnego ciągu komunikacyjnego względem planowanych inwestycji budowy Zachodniej Obwodnicy Szczecina oraz ulic Sosabowskiego – Szeroka - Szafera. 7) brak realizacji nowego połączenia gminy Dobra we wskazanej w opracowaniu formie, skutkować będzie nie wykorzystaniem pełnego potencjału ww. inwestycji, 8) prawidłowe skomunikowanie Gminy Dobra z planowaną pętlą autobusowo-tramwajową, parkingiem w systemie park and ride oraz nowo wybudowaną halą widowiskowo-sportową, 9) zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów wokół terenów rekreacyjnych oraz cennych przyrodniczo w okolicy jeziora Głębokiego, 10) potencjalne „uwolnienie” nowych atrakcyjnych terenów pod inwestycje, 11) zwiększenie potencjału gospodarczego Gminy Dobra.	Gmina Dobra		TAK	30,0	30,0 EFRR	0	nd.	0	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	inwestycja nie zakłada pomocy publicznej	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	do określenia po uzyskaniu zgody strony wojskowej do wejścia na ich teren	2019	inwestycja planowana do realizacji przebiega po terenie zamkniętym. Ryzyko na etapie projektu, budowy, procedur przetargowych	
17.	Przebudowa ulicy Siedleckiej w ramach rewitalizacji terenów miejskich	Gmina Police	Podstawowym celem projektu jest rewitalizacja społeczno – gospodarcza terenów miejskich zlokalizowanych w centrum Polic w oparciu o Plan Rewitalizacji Polic, eliminacja wąskich gardeł systemu transportowego, poprawę skomunikowania z drogą wojewódzką i powiatową, poprawa dostępności do terenów usługowych. Celem projektu jest podniesienie atrakcyjności wolnych terenów inwestycyjnych. Od strony północnej droga łączy się z ulicą Tanowską w ciągu drogi wojewódzkiej 114, która w Planie Miejsowym oznaczona jest jako tereny zabudowy usługowej rzemieślniczej oraz tereny obiektów produkcyjnych i usługowych o obszarze ok. 430 ha z czego 90 % przewidziane pod w. w. funkcje. Tereny częściowo zagospodarowane. Istotnym elementem jest poprawa dostępności, efektywności, funkcjonalności, bezpieczeństwa ruchu, nośności drogi, atrakcyjności centrów gospodarczych i warunków prowadzenia działalności. Ma na celu ułatwienie wymiany handlowej oraz poprawę komunikacji kołowej indywidualnej, zbiorowej i rowerowej. Droga w ulicy Siedleckiej stanowi strategiczne połączenie komunikacyjne w centrum miasta. Przedsięwzięcie ma na celu poprawę atrakcyjności uzbrojonych terenów inwestycyjnych. Projekt ma strategiczne znaczenie dla budowania oferty inwestycyjnej i gospodarczej regionu. Realizacja odcinka poprawia i usprawnia połączenia między strefą życia społecznego a gospodarczego. Wskazane połączenie drogowe odgrywa szczególną rolę w poprawie konkurencyjności i rozwoju regionu, zmniejszaniu różnic regionalnych wpływając na ogólny wzrost gospodarczy. W ramach rewitalizacji wyznaczonego obszaru przebudowa ulicy Siedleckiej zostanie połączona z innymi działaniami skierowanymi na wsparcie procesu przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych w celu wyprowadzenia tego obszaru ze stanu kryzysowego, poprzez nadanie mu nowej jakości funkcjonalnej i stworzenie warunków do jego rozwoju, w oparciu o charakterystyczne uwarunkowania endogeniczne. Działania są ściśle powiązane z 4 projektami infrastrukturalnymi w zakresie przebudowy przestrzeni publicznych, ożywienia społecznego i gospodarczego. Przedmiotem projektu jest przebudowa ulicy Siedleckiej o długości 1200 mb w Policach o szerokości jezdni 7,0m. Przebudowa polegać ma na podwyższeniu parametrów, funkcjonalności, poprawie bezpieczeństwa drogi zlokalizowanej bezpośrednio przy terenach przeznaczonych pod rozwój gospodarczy. W ramach projektu planowana jest wymiana konstrukcji jezdni, podbudowy, nawierzchni warstwy bitumicznej, utwardzenie poboczy, wjazdów, organizacja ruchu, wymiana oświetlenia i kanalizacji, budowa chodników, połączenie z drogą rowerową. Uwzględnia się możliwość budowy ronda. Obecnie droga nie spełnia standardów UE w zakresie bezpieczeństwa. Liczne łaty i spekania nawierzchni wskazują na niedostateczną nośność.	Gmina Police		TAK	6,0	6,0 EFRR		nd.		2018	2018	2018	2018	2018	2019	2019	2019	2019	nie dotyczy	
18.	Remont drogi publicznej łączącej Szczecin z Policami	Gmina Miasto Szczecin	Projekt polega na przebudowie ulicy Przęsosińskiej na obszarze Gminy Miasto Szczecin. W ramach zadania planowana jest przebudowa jezdni, chodników oraz budowa ścieżki rowerowej	Gmina Miasto Szczecin	Powiat policki	TAK	3,04	3,04 EFRR	n/d	n/d	n/d		n/d	IV kw. 2017	Tak	IV kw. 2017	2018	I kw. 2018	II kw. 2018	IV. Kw.2018		

źródło: Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”; UWAGA: szarym tłem zostały zaznaczone projekty rezerwowe

Tabela 26. Lista projektów w obszarze transportu planowanych do realizacji ze środków RPO WZ w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

Szczegóły projektu				Odpowiedzialność		Wyniki rundy oceny	Źródła finansowania i przewidywane wydatki					Harmonogram										Ryzyka
Lp.	Tytuł projektu	Lokalizacja projektu	Opis projektu	Organ wiodący	Inni główni interesariusze	Zgodność z Planem Transportowym Tak = zielony Może = żółty Nie = czerwony (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	Całkowity koszt inwestycji (w mln PLN)	(Wydatki kwalifikowane w mln PLN) - Kwalifikowalność do wsparcia z jakich funduszy?	Dofinansowanie ze źródeł spoza UE (w mln PLN)	Dofinansowanie z RPO WZ 2014-2020 (w mln PLN)	Dofinansowanie z Instrumentu Łącząc Europę (w mln PLN)	Ukończone i pozytywne studium wykonalności i analiza kosztów i zysków, wybrane optymalne rozwiązanie, konieczność dofinansowania z UE	Wyjaśnione kwestie pomocy publicznej / zakończone procedury notyfikacyjne	Zakończenie oceny oddziaływania na środowisko	Spełnienie wymogów związanych z planowaniem przestrzennym	Uzyskanie pozwolenia na budowę	Rozpoczęcie absorpcji środków UE	Uruchomienie przetargu na roboty budowlane	Podpisanie umowy na roboty budowlane (początek prac)	Zakończenie projektu	Ryzyka związane z wdrażaniem projektu w trakcie perspektywy finansowej (odniesienie do raportów technicznych, gdy stosowne)	
1.	Przebudowa i remont drogi od węzła Borkowice na odcinkach Borkowice - Śmiechów - Kładno - Pleśna w zakresie powiązania z istniejącą drogą krajową nr 11 oraz planowaną drogą ekspresową S6	Gmina Będzino	Projekt polega na poprawie infrastruktury drogowej na terenie Gminy Będzino poprzez przebudowę dróg lokalnych na odcinkach Borkowice-Śmiechów-Kładno-Pleśna wraz z odwodnieniem, oświetleniem i budową ścieżki rowerowej w zakresie poprawy przepustowości przy drodze krajowej S6/11 na wysokości „węzła Borkowice”. Ponadto zadanie ma na celu: poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawę płynności ruchu na przebudowanym odcinku drogi, poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej, zwiększenie dostępu do terenów inwestycyjnych oraz rozwój turystyki.	Gmina Będzino	Powiat Koszaliński	TAK	5,9	5,6 EFRR	0	3,55	0	N	nd	2017	zgodność ze SUIKZPG	2017	2018	2018	2018	2020		
2	Powiązanie lokalnego układu komunikacyjnego w Gminie Biesiekierz z planowymi drogami ekspresowymi S6 i S11 – Połączenie m. Stare Bielice z Podstrefą „Koszalin” SSSE.	Gmina Biesiekierz	Droga do przebudowy biegnie od drogi powiatowej P 0373Z w m. Stare Bielice do granicy z podstrefą „Koszalin” SSSE. Z wyłączeniem odcinka realizowanego przez GDDKiA (nad trasą ekspresową S11). Do realizacji planowane są dwa odcinki drogi: - jeden odcinek od granicy Gminy Biesiekierz z granicą Miasta Koszalin (podstrefa „Koszalin” SSSE) do miejsca, od którego droga będzie realizowana przez GDDKiA, - drugi odcinek od miejsca, od którego droga będzie realizowanego przez GDDKiA do połączenia się z drogą powiatową P 0373Z w m. Stare Bielice. W zakres projektu wchodzi budowa drogi gminnej wraz z kanalizacją deszczową oraz oświetleniem, łączącej Stare Bielice z Koszalinem. Łączna długość drogi do przebudowy wynosi 1,10 km. Łączna długość kanalizacji deszczowej wynosi . 1,35 km. Oświetlenie drogowe – 16 punktów świetlnych Dokładny przebieg drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą widoczny jest na załączonych mapkach poglądowych.	Gmina Biesiekierz		TAK	2,85	2,85 EFRR	0	2,442	0	W trakcie realizacji	n/d	2020	Tak/zgodnie z ust. o drogach publicznych inwestycja będzie prowadzona w pasie drogowym	Decyzja Nr 175/05/2010 z 22.12.2010r.	2019	2019	2020	2020	ryzyko na etapie budowy	
3	Przebudowa ulicy Towarowej i odcinka ulicy Zdrojowej w Kołobrzegu	Gmina Miasto Kołobrzeg	Projekt polega na przebudowie układu drogowego w rejonie Portu Kołobrzeg (ul. Towarowa, części ul. Zdrojowej i Mickiewicza). Głównym jego celem jest zwiększenie dostępności drogowej do ośrodka wzrostu, jakim jest Port Morski Kołobrzeg. Dzięki realizacji inwestycji poprawiona zostanie dostępność do portowych terenów inwestycyjnych, których funkcja przewidziana jest w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. 1/Wybudowanie bezpiecznych nawierzchni w sieci dróg (Towarowa, Spacerowa, Portowa, Zdrojowa, Mickiewicza wraz ze skrzyżowaniami z ul. Spacerową, Portową i Reymonta). 2/Wprowadzenie należytej funkcjonalności pasów drogowych w/w ulic ze szczególnym uwzględnieniem poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego, drogowego i pieszego. 3/ Poprawa bezpieczeństwa kilku skrzyżowań typu nieskanalizowanego poprzez scalenie w jedno skrzyżowanie o ruchu okrężnym.	Gmina Miasto Kołobrzeg	mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego	TAK	8,4	6,8	5,8	5,77	0	30.11.2016	nie dotyczy	31.08.2016r.	Inwestycja realizowana będzie w oparciu o decyzje ZRID	30.09.2016r.	II kwartał 2017r.	31.10.2016r.	Podpisanie umowy 31.12.2016r.; rozpoczęcie prac - niezwłocznie przy sprzyjających warunkach pogodowych	30.06.2018 r.	ryzyko na etapie budowy	
4	Dostosowanie lokalnego układu komunikacyjnego do przebiegu drogi S6 na terenie Gminy i Miasta Sianów	Gmina Sianów	Projekt zakłada przebudowę drogi powiatowej dojazdowej do drogi ekspresowej S6 (sieć TEN-T) w miejscowości Sieciemin (długość około 2,5 km) (odcinek DP nr 3541Z Kawno-Sieciemin). Odcinek przebudowywanej drogi będzie bezpośrednio łączył się z drogą wyższej kategorii –siecią TEN-T– drogą ekspresową S6 przez węzeł „Kawno”. Przebudowywana droga zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Dowiązanie drogowe miejscowości Sieciemin z terenu gminy Sianów do przebiegu drogi S6 zapewni sprawny dostęp komunikacyjny, poprawi warunki i bezpieczeństwo ruchu. Obszar KKBOF cechuje się niskim poziomem dostępności transportowej zarówno do stolicy jak i miast wojewódzkich. Przedsięwzięcie jest odpowiedzią na potrzebę istnienia dobrze rozwiniętej infrastruktury transportowej oraz będącą jej konsekwencją konieczności wysokiej dostępności transportowej regionów. Jest to jedna z zasadniczych determinant rozwoju lokalnego. Do słabych stron obszaru KKBOF, należy m.in. słaba wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa KKBOF i niezadowalający stan dróg lokalnych. Odcinek remontowanej drogi będzie bezpośrednio łączył się z drogą wyższej kategorii – drogą ekspresową S6 przy węźle „Kawno”. Przebudowywana droga zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Dowiązanie drogowe miejscowości Sieciemin z terenu gminy Sianów do przebiegu drogi S6 zapewni sprawny dostęp komunikacyjny, poprawi warunki i bezpieczeństwo ruchu zarówno odnośnie kierowców, jak i niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów) poprzez budowę poboczy utwardzonych. Przedsięwzięcie zwiększy także bezpieczeństwo mieszkańców poprzez zapewnienie lepszych warunków dojazdu pojazdów służby zdrowia, straży pożarnej oraz policji. Dodatkowo realizacja przedsięwzięcia skutkować będzie zmniejszeniem presji środowiskowej transportu samochodowego, poprzez eliminację wąskiego gardła systemu transportowego, powodującego zwiększoną kongestię, emisję spalin i hałasu.	Gmina Sianów	Powiat koszaliński	TAK	2,5	1,18	0	1,00	0	2016	nie dotyczy	2017	zgodność z MPZP	2017	Do określenia po otwarciu naboru	2017	2017	2018	2018	nie dotyczy
5	Podniesienie atrakcyjności oraz poprawa dostępności regionu poprzez usprawnienie połączeń do planowanej drogi ekspresowej S6 wraz z wprowadzeniem alternatywnych rozwiązań transportowych	Gmina Ustronie Morskie	W ramach projektu zostanie przebudowana droga gminna w miejscowości Kukinka (nr drogi 871035Z) na długości 2,3 km, ul. Ku Słońcu w Ustroniu Morskim (nr drogi 871022Z) na długości 1,4 km oraz zostanie przebudowana droga powiatowa (nr drogi 3324Z) na odcinku 0,95 km, łącząca drogę gminną z węzłem Kukinia, stanowiącym część drogi ekspresowej S6, który jest elementem systemu transportowego, wpływającego na obniżenie zatłoczenia oraz poprawiając bezpieczeństwo ruchu drogowego. Planowane przebudowy dróg wpisują się w delimitację Kołobrzeskiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego jako powiązania funkcjonalne miast. Projekt czyni transport publiczny bardziej atrakcyjnym dla użytkowników. Projekt poprzez zmniejszenie zatorów na drodze powiatowej wpłynie na zmniejszenie gazów cieplarnianych wytwarzanych między innymi przez transport indywidualny.	Gmina Ustronie Morskie	Sektor małych i średnich przedsiębiorstw/Pasażerowie transportu publicznego	TAK	2,9	1,77	0	1,50	0	2017	Inwestycja nie zakłada pomocy publicznej	2017	2017	2017	Do określenia po otwarciu naboru	2018	2018	2019	ryzyko na etapie budowy	

źródło: Referat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Urzędu Miejskiego w Koszalinie; tabela: załącznik II „Lista projektów” do podręcznika „Wytyczne JASPERS, Wsparcie metodologiczne w opracowaniu Krajowych i Regionalnych Planów Transportowych oraz warunkowość ex-ante w okresie programowania 2014-2020”

7. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego

7.1. Podstawa formalno-prawna strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego jest dokumentem stanowiącym element strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Podstawę prawną dla przygotowania prognozy stanowi art. 46 ust. 2 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353), zwanej w dalszej części rozdziału ustawą OOS. Konieczność przeprowadzenia prognozy wynika również z zapisów Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOS) był projekt Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego (PIT WZ) przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego nr 1096/16 z 5 lipca 2016 r. Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie SOOS był Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

Celem prognozy oddziaływania na środowisko PIT WZ była ocena stopnia uwzględnienia w ocenianym dokumencie (PIT WZ) zasad zrównoważonego rozwoju oraz identyfikacja możliwych do określenia skutków dla środowiska wynikających z realizacji zakładanych w dokumencie inwestycji.

7.2. Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przebiegało w następujących etapach:

- uzgodnienie konieczności i stopnia szczegółowości prognozy oraz uzyskanie wymaganych opinii;
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu PIT WZ;
- postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko;
- udział strony społecznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko;
- uzyskanie wymaganych opinii;
- zgłoszone uwagi i wnioski.

7.2.1. Uzgodnienie konieczności i stopnia szczegółowości Prognozy oraz uzyskanie wymaganych opinii

1 sierpnia 2016 r. Dyrektor Wydziału Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego (UMWZ) działając w imieniu Marszałka Województwa, reprezentującego Zarząd Województwa, zwrócił się z wnioskiem o uzgodnienie konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla PIT WZ do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (RDOŚ), Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (PWIS) oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (UMS).

Dyrektor UMS (w piśmie z 10 sierpnia 2016 r.) oraz Zachodniopomorski PWIS (w piśmie z 23 sierpnia 2016 r.) stwierdzili brak konieczności przeprowadzenia prognozy. RDOŚ w piśmie z 2 września 2016 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia prognozy i określił jej zakres, wynikający z zapisów art. 51. ust. 2 ustawy OOS.

7.2.2. Sporządzenie Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu PIT WZ

Do przygotowania prognozy oddziaływania na środowisko przystąpiono po przygotowaniu projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego, spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WZ na lata 2014-2020.

Zaproszenie do składania ofert na wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu PIT WZ zostało zamieszczone w BIP WZ i ogólnopolskiej bazie konkurencyjności 19 września 2016 r. z terminem składania ofert do 27 września 2016 r. Do tego dnia wpłynęło 6 ofert, które zostały poddane ocenie formalnej i merytorycznej. Wszystkie oferty zawierały wymagane załączniki oraz opiewały na kwotę poniżej 30 tys. €. Oferty oceniano według kryteriów: ceny (waga 20%), doświadczenia wykonawcy (35%), doświadczenia ekspertów (35%) oraz identyfikacji ryzyka dla realizacji prognozy (10%).

4 października 2016 r. Zarząd Województwa podjął uchwałę w sprawie podpisania umowy z firmą Multiconsult Polska Sp. z o.o. Oferta złożona przez tę firmę otrzymała największą liczbę punktów i została uznana za najkorzystniejszą.

7.2.3. Postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Analiza skutków działań uwzględnionych w PIT WZ nie wykazała możliwości wystąpienia znaczących transgranicznych oddziaływań na środowisko. Potencjalne oddziaływanie może dotyczyć jedynie inwestycji zlokalizowanych bezpośrednio w obszarze nadgranicznym. W największym stopniu dotyczy to działań przewidzianych do realizacji w ramach programu Interreg VA. Są to inwestycje o stosunkowo małej skali (budowa ciągów pieszo-rowerowych, budowa odwodnienia, budowa skrzyżowań typu rondo), dla których została już wydana decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych.

Wykonawca Prognozy, po uwzględnieniu skali oraz lokalizacji poszczególnych inwestycji ujętych w PIT WZ wskazał na brak podstaw do stwierdzenia znaczących oddziaływań transgranicznych na środowisko skutków realizacji PIT WZ wymagających przeprowadzania procedury transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przepisami zawartymi w Rozdziale 3, Dziale VI ustawy OOS, dotyczącymi postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, opracowany dokument nie będzie powodował oddziaływania transgranicznego, wobec czego, dokument nie został poddany procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

7.2.4. Udział strony społecznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Konsultacje społeczne „projektu Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” trwały 21 dni, od 2 do 23 listopada 2016 r. Ogłoszenie o przystąpieniu do konsultacji społecznych ww. dokumentu zostało zamieszczone:

- w prasie: 7 listopada 2016 r. w Gazecie Wyborczej Szczecin i w Głosie Dzienniku Pomorza (Głos Szczeciński i Głos Koszaliński) oraz 8 listopada 2016 r. w Kurierze Szczecińskim;
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego (<http://bip.rbip.wzp.pl/node/254708>), gdzie była także dostępna wersja elektroniczna dokumentów, a ich wersja drukowana dostępna była w siedzibie Wydziału Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, przy ul. Wyszyńskiego 30 w Szczecinie, w godzinach pracy urzędu (od poniedziałku do piątku pomiędzy godzinami 7:30 a 15:30).

Uwagi można było składać:

- w formie pisemnej – drogą pocztową na adres: Wydziału Zarządzania Strategicznego UMWZ;
- ustnie do protokołu – osobiście w siedzibie Wydziału Zarządzania Strategicznego UMWZ;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym.

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego.

7.2.5. Uzyskanie wymaganych opinii

3 listopada 2016 r. Dyrektor Wydziału Zarządzania Strategicznego UMWZ działając w imieniu Marszałka Województwa, reprezentującego Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego wystąpił o wymagane opinie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w piśmie z 24 listopada 2016 r. zaopiniował pozytywnie „projekt Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” bez wnoszenia uwag; Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w piśmie z 25 listopada 2016 r. zaopiniował pozytywnie „projekt Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” bez wnoszenia uwag; Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z 25 listopada 2016 r. zaopiniował pozytywnie „projekt Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” bez wnoszenia uwag.

7.2.6. Zgłoszone uwagi i wnioski

W trakcie konsultacji społecznych „projektu Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” nie zgłoszono uwag do

konsultowanego dokumentu. Uwag nie zgłoszono także w toku opiniowania „projektu Prognozy oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego” z organami (RDOŚ, PWIS, UMS).

7.3. Podsumowanie i wnioski z przebiegu postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu PIT WZ

Wykonanie strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko miało na celu ocenę czy projekt PIT WZ jest zgodny z przyjętymi wcześniej dokumentami międzynarodowymi, krajowymi oraz wojewódzkimi, dotyczącymi transportu, rozwoju oraz ochrony środowiska; ponadto jej celem była ocena wpływu na środowisko realizacji tego dokumentu. Sporządzenie prognozy jest wymagane przepisami polskiego prawa.

Prognoza została wykonana tzw. metodą "przez cele". Na jej potrzeby przeanalizowano dokumenty międzynarodowe, krajowe i wojewódzkie. Oceniono, czy projekt PIT WZ jest zgodny z celami strategicznymi tych dokumentów; stwierdzono, że PIT WZ jest w pełni zgodny z dokumentami, ich celami i założeniami. Dodatkowo oceniono także cel jakim jest zwiększenie mobilności i dostępności terytorialnej, który nie jest bezpośrednim celem środowiskowym, ale jest ściśle związany z rodzajami inwestycji uwzględnionymi w PIT WZ. Dla części projektów ujętych w PIT WZ został szczegółowo oceniony wpływ na środowisko przez odpowiedni organ, dla innych procedura administracyjna jest w toku lub będzie przeprowadzona w najbliższym czasie ponieważ na obecnym etapie nie jest do końca znany zakres prac. Z tego powodu wybrano metodę analizy przez cele dzięki czemu analizy mogły być wykonane na tym samym poziomie szczegółowości niezależnie od dostępu do zakresów danych projektów i inwestycji. Skupiono się na oddziaływaniu przedsięwzięć jako inwestycji transportowych, wskazując potencjalne sposoby oddziaływania na środowisko i uwzględniając ich łączne oddziaływanie.

Przeanalizowano stan środowiska obszaru województwa. Wykorzystano między innymi dane udostępniane przez instytucje przeprowadzające monitoring jakości środowiska (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska), gromadzące informacje o obszarach i obiektach objętych ochroną prawną (Generalna i Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Narodowy Instytut Dziedzictwa), a także prowadzących monitoring stanu zagrożenia powodziowego (Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Informatyczny System Osłony Kraju). W rezultacie wyłoniono obszary województwa oraz te składowe środowiska, które są najbardziej zanieczyszczone lub które wymagają poprawy.

W prognozie przeanalizowano jaki wpływ na rozwój regionu i na środowisko mogłoby wywołać nieprzyjęcie PIT WZ. Stwierdzono, że brak realizacji projektów spowoduje mniejszą uciążliwość dla środowiska, głównie ze względu na brak oddziaływań, które mogłyby mieć miejsce na etapie realizacji poszczególnych inwestycji ujętych w PIT WZ, m.in. nie nastąpi zajęcie terenu, nie wystąpi uciążliwość związana z pracą maszyn oraz konieczność zmian w organizacji ruchu. Podkreślono, że część planowanych inwestycji mimo wszystko będzie musiała być zrealizowana ze względu na pogarszający się stan infrastruktury. Nieprzyjęcie PIT WZ uniemożliwi dofinansowanie inwestycji z RPO WZ.

Analiza alternatyw na poziomie celów została przeprowadzona w ramach innych prognoz oddziaływania na środowisko do innych dokumentów strategicznych, nadrzędnych wobec PIT WZ. Nie stwierdzono występowania alternatyw. PIT WZ jest dokumentem systemowym, co oznacza, że

inwestycje są ujęte ramowo. Szczegółowa analiza wariantów realizacji inwestycji będzie następowała na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych inwestycji.

W Prognozie oceniono jaki będzie wpływ na środowisko przyjęcia PIT WZ oraz realizacji inwestycji w nim uwzględnionych, analizując poszczególne cele środowiskowe. Wskazano na możliwe oddziaływanie zarówno pozytywne, jak i negatywne, lokalne i obejmujące większe obszary lub teren całego województwa. Jego skutki będą krótko i długotrwałe, bezpośrednie i pośrednie. Po zakończeniu realizacji inwestycji do pozytywnych skutków należeć będą przede wszystkim: zwiększenie bezpieczeństwa, zmniejszenie oddziaływania na jakość wód, zmniejszenie emisji hałasu (zwłaszcza w wyniku wymiany taboru kolejowego na nowy), poprawa estetyki infrastruktury, przygotowanie do reakcji na powódzie (np. poprzez zakup specjalistycznych łodzi), dostępność poszczególnych regionów oraz lepsze połączenie z głównymi drogami oraz resztą kraju. Pośrednio pozytywny wpływ będzie miała również modernizacja linii kolejowej co sprawi, że więcej ludzi będzie korzystać z pociągów zamiast samochodów, w wyniku czego zmniejszy się ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery. Dodatkowo rozwój transportu spowoduje rozwój gospodarki i powstawanie nowych miejsc pracy. Do potencjalnych negatywnych skutków zaliczono możliwe zwiększenie ruchu na drogach i związaną z nim emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz zwiększenie emisji hałasu. Ponadto, drogi mogą stanowić barierę w przemieszczaniu się zwierząt. Należy jednak podkreślić, że na etapie projektowania konkretnych inwestycji można zastosować takie rozwiązania, które pozwolą na uniknięcie lub znaczne ograniczenie ewentualnych negatywnych skutków w środowisku. Większość negatywnych oddziaływań będzie dotyczyła etapu budowy. Będzie to zwiększenie prawdopodobieństwa wystąpienia wypadków, zanieczyszczenia wód i gleb, emisji hałasu oraz konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu i w konsekwencji wydłużenie czasu podróży. Oddziaływania te będą jednak trwały tylko do czasu zakończenia prac i nie będą znaczące.

W Prognozie przedstawiono szereg działań, jakie należy podjąć, aby uniknąć wymienionych negatywnych oddziaływań na środowisko. Główne zalecenia dotyczą etapu budowy. Wskazano między innymi na: konieczność prawidłowego oznakowania placów budowy, właściwe przechowywanie sprzętu i materiałów, używanie maszyn wysokiej jakości. Po zakończeniu prac konieczne będzie utrzymywanie infrastruktury w dobrym stanie technicznym, prowadzenie okresowych przeglądów i ewentualnych prac naprawczych.

Za realizację projektów uwzględnionych w PIT WZ odpowiedzialne będą organy administracji rządowej i samorządowej: drogowe, kolejowe oraz transportu wodnego. Monitoring jakości środowiska będzie w dalszym ciągu prowadzony przez uprawnione do tego jednostki państwowe.

Zgodnie z przeprowadzoną strategiczną prognozą oddziaływania na środowisko projektu PIT WZ przygotowany dokument jest w pełni zgodny z obowiązującymi międzynarodowymi, krajowymi i wojewódzkimi dokumentami. Jego realizacja nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, a jego przyjęcie pozwoli na rozwój regionu z zachowaniem zasad ochrony środowiska.

8. Załączniki

8.1. Generalny Pomiar Ruchu 2015

Generalne Pomiary Ruchu (GPR) są w Polsce podstawowym źródłem informacji o ruchu drogowym. Pozyskiwane na ich podstawie dane są niezbędne administracji drogowej właściwego szczebla dla realizacji zadań związanych z zarządzaniem, utrzymaniem i planowaniem rozwoju sieci drogowej,

a także do analiz środowiskowych i ekonomicznych. Wyniki pomiarów ruchu są wykorzystywane przez administracje drogowe między innymi do podejmowania decyzji o budowie nowych dróg i przebudowie istniejących odcinków, czy opracowywania projektów organizacji ruchu. Na ich podstawie określone są wskaźniki ekonomiczne decydujące o realizacji inwestycji lub jej zaniechaniu. Dane uzyskane z GPR są wykorzystywane, także przez samorządy, przy podejmowaniu decyzji związanych z klasyfikacją dróg, ustalaniem ciągów dróg oraz ich priorytetów w sieci drogowej.

Głównym celem Generalnego Pomiaru Ruchu było uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w tym Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR).¹⁴

Tabela 27. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punktach pomiarowych w 2015 roku na drogach wojewódzkich

Numer punktu pomiarowego 2015	Numer drogi	Opis odcinka				SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych								Nr woj.	Kolejny	2015/2010	
		Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		Motocykle	Sam. osob. mikrobasy	Lekkie s. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciężniki rolnicze	2010			2015/2010 [%]	
		Pocz.	Końc.							bez przycz.	z przycz.							
																		poj./dobę
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	—	—	
32001	102	0,000	23,639	23,639	MIĘDZYDROJE-MIĘDZYWODZIE	3 313	27	3 030	149	30	17	60	0	32	1	2 458	34,8	
32002	102	23,639	30,200	6,561	MIĘDZYWODZIE-DZIWNÓWEK	4 947	45	4 427	312	79	15	64	5	32	2	3 838	28,9	
32003	102	30,200	41,705	11,505	DZIWNÓWEK-POBIEROWO	4 728	33	4 283	293	43	24	47	5	32	3	3 511	34,7	
32004	102	41,705	64,745	23,040	POBIEROWO-TRZEBIATÓW	3 329	33	3 044	136	30	13	70	3	32	4	3 052	9,1	
32005	102	64,745	70,637	5,892	TRZEBIATÓW /PRZEJŚCIE/	6 377	64	5 841	281	45	19	121	6	32	5	6 915	-7,8	
32006	102	70,637	78,302	7,665	TRZEBIATÓW-GR. POW.	3 435	38	3 085	131	62	82	34	3	32	6	3 432	0,1	
32007	102	78,302	89,008	10,706	GR. POW.-ROŚCIĘCINO	4 300	34	3 785	271	69	73	64	4	32	7	3 881	10,8	
32008	102	89,008	91,346	2,338	ROŚCIĘCINO-KOŁOBRZEG	11 234	67	10 133	506	225	157	135	11	32	8	10 528	6,7	
32009	102	91,346	94,790	3,444	KOŁOBRZEG /PRZEJŚCIE/	18 784	150	16 830	977	263	207	319	38	32	9	17 803	5,5	
32010	103	0,000	13,352	13,352	KAMIEŃ POMORSKI-ŚWIERZNO	2 353	47	1 899	266	61	42	31	7	32	10	2 068	13,8	
32011	103	13,352	23,439	10,087	ŚWIERZNO-CERKWICA	1 226	12	1 023	105	26	40	10	10	32	11	1 093	12,2	
32012	103	23,439	36,013	12,574	CERKWICA-TRZEBIATÓW	1 368	12	1 153	104	33	44	12	10	32	12	1 210	13,1	
32013	105	0,000	17,941	17,941	ŚWIERZNO-GRZYFICE	1 988	36	1 707	143	24	38	28	12	32	13	2 138	-7,0	
32033	105	16,903	22,249	5,346	GRZYFICE /PRZEJŚCIE/	8 068	113	7 100	484	113	161	81	16	32	14	9 674	-16,6	
32014	105	17,941	29,700	11,759	GRZYFICE-BROJCE	1 737	38	1 479	109	36	45	16	14	32	15	1 362	27,5	
32015	105	29,700	40,441	10,741	BROJCE-RZESZNIKOWO	723	17	532	91	24	29	13	17	32	16	717	0,8	
32016	106	0,000	17,502	17,502	RZEWNOWO-GOLCZEWÓ	1 622	34	1 352	101	28	78	18	11	32	17	2 225	-27,1	
32017	106	17,502	39,271	21,769	GOLCZEWÓ-NOWOGARD	2 060	23	1 772	136	35	72	10	12	32	18	1 827	12,8	
32018	106	39,271	50,345	11,074	NOWOGARD-JENIKOWO	2 357	14	1 971	153	66	125	16	12	32	19	2 803	-15,9	
32019	106	50,345	61,366	11,021	JENIKOWO-MASZEWÓ	3 123	40	2 443	300	100	178	37	25	32	20	3 093	1,0	
32020	106	61,366	68,600	7,234	MASZEWÓ-ŁĘCZYCA	3 046	64	2 324	314	79	244	15	6	32	21	3 283	-7,2	
32021	106	68,600	78,612	10,012	ŁĘCZYCA-STARGARD	4 123	33	3 521	247	95	198	21	8	32	22	4 733	-12,9	
32022	106	78,612	84,512	5,900	STARGARD /PRZEJŚCIE/	11 514	104	9 959	691	276	219	253	12	32	23	13 298	-13,4	
32023	106	84,512	93,933	9,421	STARGARD-OBRYTA	4 449	40	3 698	285	120	240	40	26	32	24	4 406	1,0	
32024	106	93,933	105,315	11,382	OBRYTA-PYRZYCE	4 316	30	3 738	160	73	285	17	13	32	25	4 426	-2,5	
32025	107	0,000	6,786	6,786	DZIWNÓWEK-KAMIEŃ POMORSKI	8 487	76	7 860	348	76	42	85	0	32	26	8 487	0,0	
32027	107	11,236	13,349	2,113	KAMIEŃ POMORSKI-RZEWNOWO	6 403	38	5 942	192	58	115	45	13	32	27	6 042	6,0	
32028	107	13,349	24,839	11,490	RZEWNOWO-PARŁÓWKO	5 121	20	4 707	220	41	87	41	5	32	28	5 679	-9,8	
32029	108	0,000	24,159	24,159	PARŁÓWKO-GOLCZEWÓ	1 907	31	1 443	143	57	217	8	8	32	29	1 706	11,8	
32030	108	24,159	39,933	15,774	GOLCZEWÓ-PŁOTY	1 845	33	1 339	153	42	258	11	9	32	30	1 625	13,5	
32031	109	0,000	9,697	9,697	MRZEŻYNO-TRZEBIATÓW	2 907	26	2 671	110	15	9	64	12	32	31	3 578	-18,8	
32032	109	9,697	24,489	14,792	TRZEBIATÓW-GRZYFICE	3 799	34	3 403	236	49	46	23	8	32	32	4 028	-5,7	
32034	109	28,770	38,930	10,160	GRZYFICE-PŁOTY	5 589	39	4 907	307	84	201	45	6	32	33	5 587	0,0	
32035	110	0,000	10,070	10,070	ŁĘDZIN-CERKWICA	2 772	33	2 482	166	28	22	30	11	32	34	2 844	-2,5	
32036	110	10,070	22,965	12,895	CERKWICA-GRZYFICE	2 921	23	2 671	96	32	58	32	9	32	35	2 707	7,9	
32172	111	0,000	23,463	23,463	RECLAW-STEPNICA	1 329	33	1 179	70	11	19	12	5	32	36	—	—	
32173	111	23,463	38,958	15,495	STEPNICA-MODRZEWIE	2 127	38	1 822	121	30	96	11	9	32	37	1 670	27,4	
32174	111	38,958	42,720	3,762	MODRZEWIE-S3	3 732	60	3 123	310	67	146	19	7	32	38	3 200	16,6	
32040	113	0,000	19,918	19,918	DK6-MASZEWÓ	1 896	23	1 647	102	27	89	6	2	32	39	1 980	-4,2	
32041	114	0,000	23,286	23,286	NOWE WARPNO-TRZEBIEŻ	409	7	344	34	8	1	7	8	32	40	750	-45,5	
32042	114	23,286	29,969	6,683	TRZEBIEŻ-JASZENICA	2 849	43	2 558	171	26	14	34	3	32	41	3 586	-20,6	
32043	114	29,969	37,000	7,031	JASZENICA-POLICE	4 631	83	4 086	282	46	23	102	9	32	42	5 751	-19,5	
32044	114	37,000	42,430	5,430	POLICE-TANOWO	4 555	50	3 886	346	141	50	77	5	32	43	5 331	-14,6	
32045	115	12,196	18,467	6,271	SZCZECIN-TANOWO	10 777	65	9 655	593	172	162	119	11	32	44	6 602	63,2	

¹⁴ źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu>

Numer punktu pomiarowego 2015	Numer drogi	Opis odcinka				SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych								Nr woj.	Kolejny	2015/2010	
		Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		Motocykle	Sam. osob. mikrobussy	Lekkie s. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze	2010			2015/2010 [%]	
		Pocz.	Kończ.							bez przycz.	z przycz.							
																		poj./dobę
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	—	—	
32046	115	18,467	30,867	12,400	TANOWO-DOBIESZCZYN	1 216	22	1 129	34	9	11	7	4	32	45	1 314	-7,5	
32047	119	0,000	10,617	10,617	RADZISZEWO-GARDNO	831	19	704	50	22	10	23	3	32	46	984	-15,5	
32048	120	0,000	4,975	4,975	GR. PAŃSTWA-GRYFINO	3 023	21	2 866	130	6	0	0	0	32	47	2 259	33,8	
32049	120	4,975	12,738	7,763	GRYFINO-GARDNO	2 697	38	2 303	178	84	51	30	13	32	48	2 292	17,7	
32050	120	12,738	25,136	12,398	GARDNO-STARE CZARNOWO	941	16	735	108	32	35	8	7	32	49	913	3,1	
32051	120	25,136	33,416	8,280	KOBYLANKA-KOLBACZ	1 819	20	1 544	146	42	58	5	4	32	50	2 626	-30,7	
32052	121	0,000	19,574	19,574	PNIEWO-BANIE	1 547	23	1 309	105	28	50	17	15	32	51	1 857	-16,7	
32053	121	19,574	34,278	14,704	BANIE-RÓW	866	17	666	76	30	58	3	16	32	52	1 252	-30,8	
32054	122	0,000	10,748	10,748	KRAINIK DOLNY-KRZYWIN	1 119	13	957	23	19	103	1	3	32	53	1 211	-7,6	
32055	122	10,748	25,142	14,394	KRZYWIN-BANIE	1 701	20	1 375	162	34	78	20	12	32	54	1 566	8,6	
32056	122	25,142	45,097	19,955	BANIE-PYRZYCE	2 233	22	1 787	154	58	194	11	7	32	55	4 142	-46,1	
32057	122	45,097	57,321	12,224	PYRZYCE-LUBIATOWO	1 316	17	982	118	36	109	13	41	32	56	1 157	13,7	
32058	122	57,321	68,789	11,468	LUBIATOWO-DOLICE	988	13	695	149	22	71	13	25	32	57	979	0,9	
32059	122	68,789	78,064	9,275	DOLICE-PIASECZNIK	1 180	27	886	116	39	90	9	13	32	58	1 169	0,9	
32060	124	0,000	7,675	7,675	OSINÓW DOLNY-CEDYNIA	2 695	43	2 447	159	22	11	5	8	32	59	2 580	4,5	
32061	124	7,675	26,582	18,907	CEDYNIA-CHOJNA	2 118	34	1 730	233	28	83	6	4	32	60	2 068	2,4	
32062	125	0,000	9,234	9,234	GRANICA PAŃSTAWA-CEDYNIA	645	5	549	54	17	5	8	7	32	61	639	0,9	
32063	125	9,234	23,916	14,682	CEDYNIA-MORYŃ	665	21	537	68	11	17	3	8	32	62	687	-3,2	
32064	125	23,916	34,092	10,176	MORYŃ-WIERZCHLAS	763	21	597	77	14	42	5	7	32	63	756	0,9	
32065	126	0,000	19,555	19,555	OSINÓW DOLNY-GOZDOWICE	601	12	514	58	5	2	10	0	32	64	595	1,0	
32066	126	19,555	31,875	12,320	GOZDOWICE-MIESZKOWICE	894	25	769	76	8	9	2	5	32	65	1 440	-37,9	
32067	126	31,875	49,041	17,166	MIESZKOWICE-DĘBNO	1 629	29	1 365	155	21	39	10	10	32	66	1 489	9,4	
32068	127	0,000	12,808	12,808	GR. PAŃSTWA-CHWARSZCZANY	628	10	553	40	12	5	3	5	32	67	623	0,8	
32069	127	12,808	20,079	7,271	CHWARSZCZANY-DĘBNO	1 831	33	1 444	309	18	18	4	5	32	68	1 398	31,0	
32070	128	0,000	18,087	18,087	RÓW-MYŚLIBÓRZ	503	17	421	24	14	3	14	10	32	69	499	0,8	
32072	128	21,994	28,081	6,087	MYŚLIBÓRZ-LAWY	1 113	11	899	79	12	85	19	8	32	70	1 902	-41,5	
32073	141	0,000	12,589	12,589	PRZEMOCZE-DARŻ	758	11	566	75	29	29	11	37	32	71	751	0,9	
32074	142	0,000	21,361	21,361	SZCZECIN-ŁĘCZYCA	5 144	31	4 311	360	98	334	10	0	32	72	4 360	18,0	
32075	142	21,361	35,894	14,533	ŁĘCZYCA-USOWO	3 405	20	2 809	232	68	259	14	3	32	73	3 120	9,1	
32076	144	0,000	6,910	6,910	NOWOGARD-WIERZBIĘCIN	2 557	51	2 136	192	66	84	15	13	32	74	2 517	1,6	
32077	144	6,910	15,700	8,790	WIERZBIĘCIN-DOBRA	1 542	22	1 275	131	32	62	12	8	32	75	1 750	-11,9	
32078	144	15,700	30,119	14,419	DOBRA-CHOCIWEL	626	15	472	73	15	33	3	15	32	76	697	-10,2	
32079	146	0,000	12,847	12,847	JENIKOWO-DOBRA	481	20	359	41	15	31	6	9	32	77	883	-45,5	
32080	146	12,847	31,405	18,558	DOBRA-STRZMIELE	692	17	538	64	16	35	12	10	32	78	671	3,1	
32081	147	0,000	24,282	24,282	WIERZBIĘCIN-STRZMIELE	777	18	613	63	26	30	14	13	32	79	1 407	-44,8	
32082	147	24,282	31,129	6,847	STRZMIELE-ŁOBEZ	1 578	5	1 331	140	23	41	23	15	32	80	1 564	0,9	
32083	148	0,000	13,964	13,964	STAROGARD-ŁOBEZ	2 071	31	1 648	211	12	106	17	46	32	81	2 094	-1,1	
32085	148	17,432	26,660	9,228	ŁOBEZ-GR. POW.	1 829	24	1 498	141	49	102	11	4	32	82	1 865	-1,9	
32086	148	26,660	33,962	7,302	GR. POW.-DRAWSKO POM.	1 721	12	1 445	138	33	71	10	12	32	83	1 705	0,9	
32087	151	0,000	10,669	10,669	ŚWIDWIN-GR. POW.	2 070	29	1 600	224	95	95	8	19	32	84	1 772	16,8	
32088	151	10,669	15,857	5,188	GR. POW.-ŁOBEZ	1 664	12	1 316	187	43	93	10	3	32	85	1 648	1,0	
32089	151	15,857	31,898	16,041	ŁOBEZ-WĘGORZYNO	3 233	71	2 775	223	48	100	10	6	32	86	3 064	5,5	
32090	151	31,898	44,830	12,932	WĘGORZYNO-IŃSKO	1 188	50	851	143	46	78	6	14	32	87	1 035	14,8	
32092	151	50,105	65,410	15,305	CIEMNIK-RECZ	828	9	661	75	10	61	7	5	32	88	933	-11,3	
32093	151	65,410	78,782	13,372	RECZ-CHOSZCZNO	2 067	23	1 802	130	39	48	21	4	32	89	2 187	-5,5	
32095	151	83,059	100,906	17,847	CHOSZCZNO-PELCZYCE	1 922	25	1 622	121	38	85	19	12	32	90	1 840	4,5	
32096	151	100,906	106,482	5,576	PEŁCZYCE-BARLINEK	3 435	55	2 865	295	62	103	45	10	32	91	3 194	7,5	
32097	151	106,482	111,440	4,958	BARLINEK /PRZEJŚCIE/	10 706	182	9 196	749	182	300	86	11	32	92	10 040	6,6	
32098	151	111,440	125,515	14,075	BARLINEK-LUBIANKA /GR. WOJ./	3 736	49	3 149	325	82	112	15	4	32	93	4 016	-7,0	
32099	152	0,000	9,084	9,084	PLOTY-RESKO	2 902	29	2 388	241	61	154	20	9	32	94	2 620	10,8	
32100	152	9,084	18,981	9,897	RESKO-STAROGARD	2 656	42	2 274	152	51	114	18	5	32	95	2 629	1,0	
32101	152	18,981	37,492	18,511	STAROGARD-ŚWIDWIN	1 858	39	1 557	134	54	46	13	15	32	96	1 792	3,7	
32102	152	37,492	57,934	20,442	ŚWIDWIN-BUŚLARY	3 478	31	2 964	257	87	94	24	21	32	97	3 601	-3,4	
32103	156	0,000	16,076	16,076	LIPIANY-BARLINEK	2 501	23	2 001	163	55	223	28	8	32	98	2 246	11,4	
32104	156	16,076	25,003	8,927	BARLINEK-GR. WOJ.	1 232	17	946	100	39	120	6	4	32	99	1 338	-7,9	
32105	160	0,000	7,494	7,494	SUCHAŃ-PIASECZNIK	3 568	18	2 758	268	128	371	4	21	32	100	1 639	117,7	
32106	160	7,494	17,534	10,040	PIASECZNIK-CHOSZCZNO	2 975	24	2 559	196	62	116	9	9	32	101	3 367	-11,6	
32107	160	17,534	33,538	16,004	CHOSZCZNO-ZIELENIEWO	1 616	18	1 328	134	34	81	10	11	32	102	1 634	-1,1	
32108	160	33,538	50,981	17,443	ZIELENIEWO-BIERZWNIK /GR. WOJ./	1 689	25	1 393	78	56	111	8						

Numer punktu pomiarowego 2015	Numer drogi	Opis odcinka				SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych								Nr woj.	Kolejny	2015/2010	
		Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie s. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciężniki rolnicze	2010			2015/2010 [%]	
		Pocz.	Kończ.							bez przycz.	z przycz.							
																		poj./dobę
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	—	—	
32121	163	60,719	64,989	4,270	BUŚLARY-POŁCZYN-ZDRÓJ	6 046	54	5 219	441	115	163	42	12	32	116	5 876	2,9	
32122	163	64,989	93,493	28,504	POŁCZYN-ZDRÓJ-CZAPLINEK	2 615	34	2 261	133	63	97	24	3	32	117	3 025	-13,6	
32123	163	93,493	106,164	12,671	CZAPLINEK-MACHLINY	2 665	24	2 116	224	101	152	37	11	32	118	3 792	-29,7	
32124	163	106,164	130,357	24,193	MACHLINY-WĄLCZ	3 465	38	2 970	204	80	135	31	7	32	119	4 496	-22,9	
32125	165	0,000	4,509	4,509	MIELNO-MŚCICE	7 743	54	7 256	294	46	23	62	8	32	120	7 952	-2,6	
32126	166	0,000	7,124	7,124	GDANIEC-BIAŁOGARD	4 630	18	4 005	389	97	70	37	14	32	121	4 584	1,0	
32127	167	3,104	15,276	12,172	KOŚZALIŃ-NIEDALINO	2 876	32	2 624	150	32	26	9	3	32	122	2 796	2,9	
32128	167	15,276	32,004	16,728	NIEDALINO-TYCHOWO	1 423	17	1 171	145	32	32	23	3	32	123	1 410	0,9	
32129	167	32,004	53,034	21,030	TYCHOWO-OGARTOWO	759	20	582	83	26	30	7	11	32	124	624	21,6	
32130	168	0,000	17,358	17,358	NIEDALINO-DK11 /WYSZEWO/	1 206	21	1 100	57	7	8	11	2	32	125	1 146	5,2	
32131	168	17,358	41,524	24,166	DK11 /MOSTOWO-/DRZEWIANY	243	3	213	12	4	5	1	5	32	126	241	0,8	
32132	169	0,000	13,292	13,292	BYSZYNO-TYCHOWO	1 361	12	1 048	144	31	118	4	4	32	127	1 349	0,9	
32133	169	13,292	35,674	22,382	TYCHOWO-DK11 /GŁODOWA/	1 326	17	976	99	42	179	8	5	32	128	859	54,4	
32134	171	0,000	16,577	16,577	BOBOLICE-GRZMIĄCA	857	43	618	81	51	43	8	13	32	129	849	0,9	
32135	171	16,577	31,353	14,776	GRZMIĄCA-BARWICE	1 126	47	889	99	37	32	11	11	32	130	891	26,4	
32136	171	31,353	53,758	22,405	BARWICE-CZAPLINEK	845	22	686	56	30	38	5	8	32	131	999	-15,4	
32137	172	0,000	3,899	3,899	POŁCZYN-ZDRÓJ-OGARTOWO	2 710	33	2 158	306	70	119	16	8	32	132	2 532	7,0	
32138	172	3,899	18,756	14,857	OGARTOWO-BARWICE	2 033	39	1 628	185	53	102	18	8	32	133	2 519	-19,3	
32139	172	18,756	42,570	23,814	BARWICE-SZCZECINEK	2 257	29	1 942	126	45	90	20	5	32	134	2 756	-18,1	
32140	173	0,000	18,549	18,549	POŁCZYN-ZDRÓJ-OSTROWICE	1 336	27	1 092	126	32	39	9	11	32	135	1 339	-0,2	
32141	173	18,549	31,300	12,751	OSTROWICE-ZARAŃSKO	818	17	630	87	24	41	12	7	32	136	811	0,9	
32142	173	31,300	35,798	4,498	ZARAŃSKO-DRAWSKO POM.	3 087	102	2 717	123	37	68	25	15	32	137	2 150	43,6	
32143	175	0,000	19,429	19,429	DRAWSKO POM.-POŻRZĄDŁO WLK.	1 752	40	1 372	103	77	137	18	5	32	138	1 439	21,8	
32144	175	19,429	27,758	8,329	POŻRZĄDŁO WLK.-KALISZ POM.	2 043	14	1 515	196	112	164	22	20	32	139	2 023	1,0	
32145	175	27,758	40,535	12,777	KALISZ POM.-DRAWNO	939	17	753	85	25	47	4	8	32	140	963	-2,5	
32146	175	40,535	50,120	9,585	DRAWNO-KIEŁPINO	1 463	14	1 205	130	35	59	16	4	32	141	1 449	1,0	
32147	175	50,120	64,759	14,639	KIEŁPINO-CHOSZCZCZO	2 726	65	2 315	158	68	87	22	11	32	142	3 283	-17,0	
32148	177	0,000	26,464	26,464	CZAPLINEK-MIROSLAWIEC	1 457	29	1 234	80	31	64	9	10	32	143	1 386	5,1	
32149	177	26,464	48,329	21,865	MIROSLAWIEC-TUCZNO	1 527	56	1 304	64	21	63	8	11	32	144	1 160	31,6	
32150	177	48,329	59,025	10,696	TUCZNO-CZŁOPA	716	6	560	70	24	48	6	2	32	145	709	1,0	
32151	177	59,025	66,604	7,579	CZŁOPA-GR. WOJ.	1 697	36	1 289	182	59	95	22	14	32	146	849	99,9	
32152	178	0,000	9,227	9,227	WĄLCZ-GOSTOMIA	3 438	38	2 960	182	58	131	52	17	32	147	3 147	9,2	
32153	178	9,227	19,046	9,819	GOSTOMIA-GR. WOJ.	2 084	23	1 692	160	50	138	19	2	32	148	2 316	-10,0	
32154	179	0,000	12,074	12,074	RUSINOWO-GOSTOMIA	1 319	16	1 063	82	41	96	8	13	32	149	1 303	1,2	
32155	179	12,074	17,956	5,882	GOSTOMIA-GR. WOJ.	2 251	18	1 765	200	83	137	16	32	32	150	2 128	5,8	
32156	201	0,000	5,691	5,691	GWDA MAŁA-GR. WOJ.	2 412	10	1 758	239	154	210	36	5	32	151	2 389	1,0	
32157	203	0,223	9,784	9,561	KOŚZALIŃ-IWIĘCINO	4 161	62	3 751	241	37	25	33	12	32	152	3 584	16,1	
32158	203	9,784	29,306	19,522	IWIĘCINO-DARŁOWO	3 173	44	2 888	143	25	19	51	3	32	153	2 904	9,3	
32159	203	29,306	33,895	4,589	DARŁOWO /PRZEJŚCIE/	13 447	175	12 573	484	67	67	54	27	32	154	11 727	14,7	
32160	203	33,895	56,498	22,603	DARŁOWO-GR. WOJ.	3 626	36	3 188	196	65	94	36	11	32	155	2 648	36,9	
32161	205	0,000	13,984	13,984	DARŁOWO-ST. JAROSŁAW	1 925	27	1 723	96	27	25	19	8	32	156	1 980	-2,8	
32162	205	13,984	24,890	10,906	ST.JAROSŁAW-SŁAWNO	1 583	24	1 431	84	14	14	13	3	32	157	1 321	19,8	
32163	205	24,890	34,011	9,121	SŁAWNO-OSTROWIEC	2 148	64	1 834	114	30	82	13	11	32	158	1 812	18,5	
32164	205	34,011	54,480	20,469	OSTROWIEC-POLANÓW	1 647	73	1 376	81	21	73	15	8	32	159	1 630	1,0	
32165	205	54,480	72,166	17,686	POLANÓW-DRZEWIANY	1 656	91	1 320	101	34	73	16	21	32	160	1 640	1,0	
32166	205	72,168	80,510	8,344	DRZEWIANY-BOBOLICE	1 183	43	929	101	39	59	7	5	32	161	958	23,5	
32167	206	6,516	23,270	16,754	KOŚZALIŃ-NACŁAW	2 189	50	1 945	101	35	28	28	2	32	162	2 278	-3,9	
32168	206	23,270	34,624	11,354	NACŁAW-POLANÓW	2 038	55	1 768	106	33	41	29	6	32	163	1 941	5,0	
32169	206	34,624	42,571	7,947	POLANÓW-GR. WOJ.	1 549	104	1 190	107	48	81	11	8	32	164	969	59,9	
32170	208	20,626	25,805	5,179	GR.WOJ.-DW205	250	13	187	19	13	6	4	8	32	165	248	0,8	
32171	209	0,000	8,281	8,281	WARSZKOWO-GR.WOJ.	1 397	18	1 216	71	20	52	14	6	32	166	1 619	-13,7	
RAZEM						480 788	—										469 450	2,4

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Szczecinie.