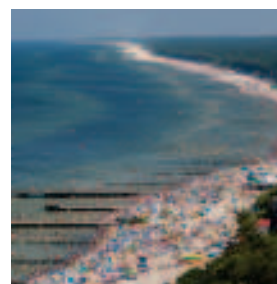
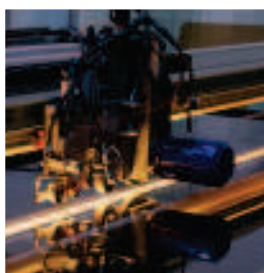




ZARZĄD WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Pomorze
Zachodnie



Projekt stanowiska
Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego
do kontraktu terytorialnego



Szczecin, czerwiec 2014 r.

Spis treści

1. Uwarunkowania formalne i przebieg przygotowania kontraktu terytorialnego	4
1.1. Podstawy formalne i zakres stanowiska	4
1.2. Dotychczasowy przebieg prac nad kontraktem terytorialnym województwa zachodniopomorskiego	5
2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym województwa zachodniopomorskiego	6
3. Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego	22
3.1. Koszty realizacji i źródła finansowania przedsięwzięć	22
3.2. Przedsięwzięcia do kontraktu terytorialnego - ujęcie przestrzenne	27
4. Skrócone opisy przedsięwzięć	42

Wykaz skrótów:

B+R – badania i rozwój

BGK – Bank Gospodarstwa Krajowego

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego

CEF – inicjatywa Komisji Europejskiej Łącząc Europę

CETC-ROUTE65 – Środkoeuropejski Korytarz Transportowy

CT – cel tematyczny

DK – droga krajowa

DW – droga wojewódzka

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

EFS – Europejski Fundusz Społeczny

FK – Fundusz Kolejowy

FS – Fundusz Spójności

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GUGiK – Główny Urząd Geodezji i Kartografii

IZ – Instytucja Zarządzająca

JST – jednostki samorządu terytorialnego

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

KKBOF – Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny

KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 - 2020

LNG – gaz ziemny w postaci ciekłej

MWe – megawat mocy elektrycznej

NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

NGN/NGA – Next Generation Network (sieć nowej generacji)/ Next Generation Access (sieć dostępowa nowej generacji)

NGO – organizacja pozarządowa

NPPDL – Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych

OZE – odnawialne źródła energii

PAIiIZ – Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A.

PFRON – Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych

PI – Priorytet Inwestycyjny

PKP PLK S.A. – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna

PO IR 2014-2020 – Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014 - 2020

PO IiŚ 2014-2020 – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

PO IG 2014-2020 – *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013*
PO PC 2014-2020 – *Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020*
PPNT – *Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii*
PPP – *partnerstwo publiczno-prywatne*
RIS – *River Information Services - system informacji rzecznej*
PUM – *Pomorski Uniwersytet Medyczny*
RIIP – *Regionalna Infrastruktura Informacji Przestrzennej*
RIPOK – *regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych*
RPO WZ 2014-2020 – *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*
SKM – *Szczecińska Kolej Metropolitalna*
SRK 2020 – *Strategia Rozwoju Kraju 2020*
SRWZ – *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego*
SOM – *Szczeciński Obszar Metropolitalny*
SPZZOZ – *Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej*
SSOM – *Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*
TEN-T – *Transeuropejska Sieć Transportowa*
UE – *Unia Europejska*
u.z.p.p.r. – *ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*
WFOŚiGW – *Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej*
ZMPSiŚ S.A. – *Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna*
ZPORR 2004-2006 – *Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006*

1. Uwarunkowania formalne i przebieg przygotowania kontraktu terytorialnego

Prace nad stanowiskiem województwa zachodniopomorskiego dotyczącym proponowanego zakresu i treści kontraktu terytorialnego prowadzone były równoległe z procesem kształtowania się zasad tego mechanizmu na poziomie krajowym. W trakcie tego procesu ewoluowało i krystalizowało się podejście do zakresu i zasad realizacji kontraktu terytorialnego oraz postrzegania jego miejsca w systemie programowania i realizacji polityki rozwoju. Mając na uwadze zachodzące zmiany w toku prac nad przygotowaniem projektu stanowiska województwa zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego modyfikowano regionalne podejście do niego, zakres i przedmiot uwzględnianych w propozycji przedsięwzięć. W celu optymalizacji procesu wypracowane zostały zasady formułowania propozycji przedsięwzięć, jak również przeprowadzono ich gruntowne analizy. Służyło to sformułowaniu stanowiska w możliwie wysokim stopniu uwzględniającego zarówno potrzeby regionu, jak i strategiczne interesy kraju.

1.1. Podstawy formalne i zakres stanowiska

1. Podstawą prawną dla przygotowania niniejszego stanowiska jest ustawa z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (u.z.p.p.r.) w brzmieniu znowelizowanym ustawą z 24 stycznia 2014 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2014, poz. 379), która weszła w życie w dniu 8 kwietnia 2014 r. Bezpośrednią delegacją dla Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do przygotowania niniejszego stanowiska jest art 14n, ust. 1 znowelizowanej u.z.p.p.r. stanowiący, że *„Zarząd województwa opracowuje projekt stanowiska dotyczącego proponowanych zakresu i treści kontraktu terytorialnego, w tym celów i przedsięwzięć priorytetowych mających istotne znaczenie dla rozwoju województwa objętego kontraktem”*.
2. Przy tworzeniu stanowiska wzięto także pod uwagę zapisy Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020 przyjętej przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 roku. W odniesieniu do pozostałych dokumentów dotyczących kontraktu terytorialnego, tworzonych od 2009 roku przez lub z inicjatywy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (takie jak opracowania, prezentacje itp) przyjęto, że mają one charakter nieobligatoryjny oraz pomocniczy.
3. Artykuł 5 pkt 4c znowelizowanej u.z.p.p.r. stanowi, że kontrakt terytorialny jest *„umową określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe, które mają istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz wskazanego w niej województwa, sposób ich finansowania, koordynacji i realizacji, a także dofinansowanie, opracowywanych przez zarząd województwa, programów służących realizacji umowy partnerstwa w zakresie polityki spójności”*. Pod względem szczegółowym zakres niniejszego stanowiska obejmuje cele przewidziane do realizacji na terenie województwa oraz przedsięwzięcia priorytetowe i warunki ich realizacji, zgodne z celami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 oraz strategii krajowych, wraz z okresem ich realizacji, oczekiwanymi rezultatami i źródłami ich finansowania.

Stanowisko nie obejmuje natomiast zagadnień stanowiących właściwość strony rządowej oraz zagadnień, które będą możliwe do określenia dopiero podczas negocjacji kontraktu terytorialnego, to jest:

- zakresu i trybu sprawozdawczości z realizacji kontraktu terytorialnego;

- sposobu wykonywania przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego kontroli i monitoringu nad jego realizacją;
- sposobu i warunków weryfikacji realizacji przedsięwzięć priorytetowych; warunki jego zmian i rozwiązania.

Ponadto, z uwagi na zaawansowanie prac nad kształtowaniem się RPO WZ 2014 – 2020, które na obecnym etapie przebiegają w sposób zależny, lecz odrębny od przygotowania projektu stanowiska do kontraktu terytorialnego niniejsze stanowisko nie obejmuje wysokości, sposobu i warunków dofinansowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, o których mowa w art. 14p ust. 2 znowelizowanej u.z.p.p.r.

4. Zasadniczym kryterium identyfikacji i systematyki przedstawionych szczegółowo w rozdziale IV niniejszego stanowiska przedsięwzięć priorytetowych są zamieszczone w rozdziale III cele kontraktu terytorialnego przewidziane do realizacji na terenie województwa. W ramach poszczególnych celów przedsięwzięcia priorytetowe zostały pogrupowane w obszarach tematycznych. Ponadto przedsięwzięcia priorytetowe o złożonym charakterze zostały podzielone na zadania.

1.2. Dotychczasowy przebieg prac nad kontraktem terytorialnym województwa zachodniopomorskiego

1. Niniejsze stanowisko zostało sporządzone w szczególności przede wszystkim w oparciu o Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego przyjętą przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 20 czerwca 2010 roku a uszczegółowioną przez projekty Programów Strategicznych. W stanowisku zostały również uwzględnione ustalenia obowiązującego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego. Przyjęty w stanowisku zakres interwencji w części przypadającej na stronę samorządową został ściśle skoordynowany z interwencją przewidzianą w tworzonym Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 – 2020. Stanowisko jest także w pełni spójne z krajowymi dokumentami strategicznymi, takimi jak: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju, zintegrowane strategie sektorowe oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ważnym czynnikiem przy identyfikowaniu przedsięwzięć przedstawionych w stanowisku były kierunki rozwoju wynikające ze strategii makroregionalnych: Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego oraz Strategii Rozwoju Polski Zachodniej.
2. Prace nad kontraktem terytorialnym, w tym proces identyfikacji i kwalifikacji przedsięwzięć priorytetowych ujętych w niniejszym stanowisku, trwają w województwie zachodniopomorskim od końca 2012 roku. Zarząd Województwa przyjął bowiem zasadę, że nawet w warunkach braku formalnej, dedykowanej podstawy prawnej możliwe i celowe jest, by prowadzone były wszelkie czynności związane z przygotowaniem kontraktu, obejmujące m.in. formułowanie celów, gromadzenie informacji o przedsięwzięciach, dokonywanie ich wstępnej kwalifikacji oraz oceny (także w trybie konsultacji społecznych), formułowanie celów, określanie relacji pomiędzy kontraktem a programami operacyjnymi przyszłej perspektywy finansowej.
3. Pierwsza, wyjściowa lista przedsięwzięć priorytetowych rekomendowanych do objęcia kontraktem sformułowana została w styczniu 2013 roku. W marcu 2013 roku Zarząd Województwa przyjął informację o wizji rozwoju regionu w oparciu o koncepcję kontraktu terytorialnego, a także wstępną propozycje obszarów tematycznych kontraktu i listę

przedsięwzięć priorytetowych. W dniu 28 czerwca 2013 roku na stronach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego zamieszczona została lista zidentyfikowanych przez Urząd Marszałkowski 39 przedsięwzięć wskazanych do objęcia kontraktem terytorialnym. Przedsięwzięcia zostały zaproponowane w oparciu o informacje pozyskane w ramach procesu komunikacji społecznej (konferencje i spotkania informacyjne, ankiety służące identyfikacji planowanych przedsięwzięć, spotkania branżowe w ramach przygotowywanych Programów Strategicznych). Jednocześnie wszczęty został nabór propozycji przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego z terminem nadsyłania propozycji do 30 lipca 2013 roku. Regulamin oceny tych propozycji, który został przyjęty przez Zarząd Województwa na posiedzeniu w dniu 12 sierpnia 2013 roku, określił m.in. następujące kryteria ich oceny:

- Zgodność przedsięwzięcia z kierunkami rozwoju województwa;
- Znaczenie planowanego przedsięwzięcia dla regionu;
- Ponadregionalny charakter przedsięwzięcia;
- Komplementarność przedsięwzięcia;
- Realność przeprowadzenia planowanego przedsięwzięcia.

Nadesłane w tym trybie przedsięwzięcia zostały poddane ocenie przez właściwe komórki Urzędu Marszałkowskiego, a następnie przekazane radnym Sejmiku Wojewódzkiego.

Począwszy od września 2013 r. prowadzono ciągłą weryfikację rekomendowanych przedsięwzięć w zakresie ich komplementarności, spójności terytorialnej oraz ewentualnych ryzyk związanych z wykonalnością przedsięwzięć (w tym analiza źródeł finansowania). W uzasadnionych przypadkach przedsięwzięcia o podobnym charakterze podlegały agregacji. Zakres rzeczowy przedsięwzięć skoordynowano z zamierzeniami planowanymi do realizacji w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Rezultatem tego procesu jest propozycja 62 przedsięwzięć priorytetowych, którą przedstawiono w następnych rozdziałach niniejszego stanowiska. Informacje o wybranych przedsięwzięciach były kilkakrotnie w II połowie 2013 roku oraz na początku 2014 roku przekazywane do wiadomości Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (później Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju), a także – w dniu 13 lutego 2014 roku – zostały przedstawione przez Marszałka Województwa Olgierda Geblewicza na spotkaniu z Podsekretarzem Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Marcelim Niezgodą.

2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym województwa zachodniopomorskiego

Koncepcja niniejszego stanowiska do kontraktu terytorialnego została zbudowana w oparciu o kluczowe kierunki rozwojowe województwa zachodniopomorskiego. Zostały one zdefiniowane w sformułowanej w 2010 roku Strategii Rozwoju Województwa, a jednocześnie poddane są procesowi analizy i redefiniowania wobec zmieniających się kluczowych uwarunkowań. Na te ostatnie składa się przede wszystkim zmiana paradygmatu rozwoju na poziomie europejskim (wejście w życie unijnej strategii na rzecz wzrostu Europa 2020) czy też pełniejsze odniesienie procesu planowania strategicznego na poziomie europejskim i krajowym do kwestii gospodarczych i zagadnień innowacyjności (prace nad wdrożeniem systemu regionalnych inteligentnych specjalizacji). W wymiarze regionu myśl strategiczna wyraża się w prowadzeniu prac nad programami strategicznymi, planowaniem interwencji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego oraz narzędzi dystrybucji funduszy unijnych (ze szczególnym uwzględnieniem terytorializacji interwencji), a w dalszej kolejności w aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa.

Określona w obowiązującej Strategii Rozwoju Województwa wizja rozwoju regionu zmierza do osiągnięcia w perspektywie roku 2020 celów rozwojowych zapewniających wyższą jakość życia w oparciu o potencjał nowoczesnej gospodarki. Znajduje to wyraz w misji województwa, którą jest „stworzenie warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów.” Jednocześnie Strategia identyfikuje 6 celów strategicznych i wyprowadzone z niej 34 cele kierunkowe określające kierunki działania prowadzące do realizacji przyjętej wizji i misji.

Konkretyzacji zapisów SRWZ oraz wsparcia interwencji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego służyc mają Programy Strategiczne. Ich celem jest przygotowanie stabilnych, systemowych mechanizmów alokacji środków pochodzących z funduszy europejskich w ramach przyszłej perspektywy finansowej, zarówno w ramach EFRR jak i EFS. Wyakcentowane w nich zostały najważniejsze i priorytetowe kierunki działań w regionie. Stan m.in. dostępności regionu, transportu, bezpieczeństwa energetycznego, konieczności wzmocnienia kapitału społecznego czy ochrony zdrowia i dostępności do usług publicznych został w projektach Programów Strategicznych diagnozowany a w powiązaniu z określonymi kierunkami działań w regionie dostosowane do nich zostały rodzaje interwencji, pozwalające na zbudowanie całościowego pełnego katalogu najważniejszych dla rozwoju regionu przedsięwzięć, których realizatorami będą zarówno samorządy lokalne, samorząd województwa oraz strona rządowa. Przygotowane zostały projekty następujących Programów Strategicznych:

1. Program Strategiczny „Gospodarka”,
2. Program Strategiczny „Przemysły kreatywne i przemysły czasu wolnego”,
3. Program Strategiczny „Społeczeństwo”,
4. Program Strategiczny „Dostępność i Bezpieczeństwo”,
5. Program Strategiczny „Obszary wiejskie”,
6. Program Strategiczny „Ochrona Zdrowia”,
7. Program Strategiczny „Marketing Terytorialny”,
8. Program Strategiczny „Współpraca terytorialna”.

W oparciu o zapisy przywoływanych dokumentów zdefiniowany został zakres interwencji do objęcia instrumentem kontraktu terytorialnego. Wyraża się on następującym zestawem celów rozwojowych:

- 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa.**
- 2. Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu.**
- 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców.**
- 4. Zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów.**

Dokonane wybory opierają się na strategicznej wizji rozwoju regionu, a także na specyfice instrumentu jakim jest kontrakt terytorialny oraz możliwości wydatkowania dostępnych do zaprogramowania w jego ramach środków. Zakłada się, że docelowe ukierunkowanie interwencji i status opisujących ją celów zostaną zdefiniowane w ostatecznej wersji stanowiska do kontraktu terytorialnego województwa zachodniopomorskiego po dokonaniu właściwych przesądzeń przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, w szczególności dotyczących zakresu tematycznego interwencji objętej tym mechanizmem oraz możliwości ich finansowania ze środków krajowych i europejskich.

Kontrakt terytorialny - cele

Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa

Województwo zachodniopomorskie pełni ważne funkcje tranzytowe w systemie komunikacyjnym kraju jedynie w ograniczonym stopniu będąc beneficjentem znaczących środków rozwojowych, jakie są w skali kraju przeznaczane na rozbudowę infrastruktury transportowej. Niedoinwestowane pozostają wszystkie rodzaje szlaków transportowych, w tym te, które służą zapewnieniu trwałości i efektywności funkcjonowania podmiotów gospodarczych ważnych z punktu widzenia kraju. Brak rozwiązań systemowych w tym zakresie przynosi negatywne skutki ekonomiczne, a także wpływa niekorzystnie na jakość życia mieszkańców i licznie przybywających do województwa turystów.

Obszar: Budowa i modernizacja dróg kołowych

Województwo zachodniopomorskie pozostaje stale najbardziej obciążonym deficytami połączeń drogowych regionem kraju. Odnosi się to zarówno do wewnętrznego układu drogowego, jak i do integracji z krajową siecią dróg. Znajduje to wyraz w powielającej się przez lata marginalizacji województwa w planach budowy i remontu dróg, a w ostatnim okresie także brak stosownych zapisów w Strategii Rozwoju Transportu oraz uzupełniających ją kolejnych wersjach dokumentów identyfikujących plany inwestycyjne. Konsekwencje tego stanu rzeczy są wielowątkowe i ze wszech miar niekorzystne. Znajdujące się poza głównymi osiami rozwoju kraju województwo, którego kluczowe i tradycyjne branże gospodarcze są w poważnym stopniu uzależnione od sprawnego i efektywnego transportu, nie otrzymuje nowych impulsów rozwojowych w postaci nowoczesnych dróg i okolicznych układów drogowych. Jako jeden z nielicznych w skali kraju nie jest beneficjentem kluczowego dla rozwoju Polski w ostatnich latach programu budowy autostrad. Zarazem region odczuwa obciążenia związane z obsługą znaczącego ruchu tranzytowego, a w miesiącach letnich niezwykle wzmożonego ruchu samochodowego w celach turystycznych. Jest to odczuwalne zarówno na lokalnych, przeciążonych i niedoinwestowanych drogach lokalnych w pasie wybrzeża, ale także w środkowej i południowej części regionu, skąd prowadzą trasy przejazdów na północ.

W przypadku województwa zachodniopomorskiego potwierdzenie otrzymuje teza o pozytywnym wpływie nowoczesnego układu drogowego na rozwój społeczno-gospodarczy. Znajdująca się w centralnej części regionu strefa pozbawiona znaczących ośrodków miejskich i otoczona względnie oddalonymi od niej głównymi ciągami drogowymi pozostaje obszarem o nasileniu niekorzystnych zjawisk ekonomicznych oraz wykluczeń społecznych. Tymczasem w rejonach o lepszej dostępności komunikacyjnej następuje w ostatnich latach znacząca poprawa w zakresie intensywności i skali przedsięwzięć gospodarczych, co dobitnie ilustruje przypadek drogi nr 11 oraz otaczających ją powiatów.

Zmiana tego stanu rzeczy jest priorytetem rozwojowym regionu, co znajduje wyraz w konsekwentnie formułowanych zapisach dokumentów strategicznych i programowych, a także aktywności samorządu regionu na rzecz pozyskania środków na realizację inwestycji drogowych. Priorytetowe znaczenie ma dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej zachodniopomorskiego odcinka drogi krajowej nr 3. Droga ta ma strategiczne znaczenie dla rozwoju północno-zachodniej części województwa. W obszarze tym następuje szczególnie niekorzystne powiązanie potrzeb w zakresie dostępności komunikacyjnej obszarów aktywności gospodarczej (w tym zespołu portowego Szczecin - Świnoujście, parku przemysłowego w Goleniowie, nadmorskiej strefy wzmożonego ruchu turystycznego) z ograniczoną przepustowością połączenia drogowego. W skali regionu stanowi to kluczową barierę rozwojową obniżającą parametry każdej z wskazanych przestrzeni działalności gospodarczej, a także jakość życia mieszkańców województwa.

Specyficzne wyzwanie stanowi usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin, które otworzy bezpośredni, stały dostęp z głębi kraju do Świnoujścia i jego portu. Inwestycja ta od wielu lat jest przekładana i stała się wręcz symbolem braku decyzyjności

w rozwiązaniu istotnej dla regionu kwestii transportowej, niemniej wobec rosnącego znaczenia miasta i portu w systemie gospodarczym kraju nie może po raz kolejny zostać zaniechana. Budowa połączenia – z racji skali i charakteru przedsięwzięcia – powinna stanowić modelowy przykład działania realizowanego w ramach kontraktu terytorialnego.

Równie niewydolne są obecnie połączenia aglomeracji szczecińskiej z Koszalinem i całym pasem nadmorskim ciągnącym się w kierunku Koszalina poprzez drogę nr 6 (co znacząco obniża zdolności rozwojowe północno - wschodniej części województwa), jak i południową częścią regionu za sprawą drogi nr 10. Osią rozwoju wschodniej części województwa w dalszym ciągu powinna być droga nr 11, także i ona wymaga dostosowania do parametrów drogi ekspresowej oraz uzupełniania o obwodnicę Szczecinka. Taki układ priorytetów inwestycyjnych odpowiada logice procesów rozwojowych w regionie stymulowanych przez nowoczesną infrastrukturę transportową oraz oddziaływanie wiodących ośrodków miejskich na otoczenie.

Nie mniej istotne jest dopełnienie regionalnego układu drogowego poprzez unowocześnienie sieci drogowej w ramach aglomeracji szczecińskiej. Jej celem jest integracja trzech zasadniczych funkcji:

- obsługi pasażerskiego ruchu w ramach struktury metropolitalnej,
- obsługi złożonego systemu logistycznego zespołu portów, zakładów chemicznych w Policach i innych, powiązanych z nimi sektorów,
- związania regionalnej i krajowej sieci drogowej z europejską siecią dróg (TEN-T).

Dla realizacji tych celów niezbędna jest budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police - Święta w ciągu drogi nr 6. Umożliwi to zarówno wzmocnienie powiązania układu drogowego z położonymi na północ od Szczecina obszarami przemysłowymi (dotychczas jest on zaburzony poprzez nieproporcjonalne obciążenie dróg prowadzących niemal przez centrum miasta), jak i dopełnienie rozwoju przestrzennego miasta w kierunku zachodnim oraz północnym (przez stworzenie alternatywy dla drogi nr 3 i skrócenie czasu przejazdu do Świnoujścia i jego portu z północnych, przemysłowych części aglomeracji Szczecina). Z kolei bezpośrednie otwarcie miasta na istniejącą południową obwodnicę umożliwi realizacja odcinka drogi krajowej nr 13. W tej części nie istnieje obecnie droga spełniająca zbliżone parametry.

Wskazane przedsięwzięcia rekomendowane do objęcia kontraktem terytorialnym znajdują uzupełnienie w inwestycjach drogowych finansowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego oraz budżetu województwa i poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Są one przedmiotem ścisłej korelacji i optymalizacji planowania działań inwestycyjnych. Co również istotne, zaprezentowana koncepcja rozwoju układu drogowego województwa jest przedmiotem uzgodnień z kluczowymi podmiotami gospodarczymi, których działalność determinuje potencjał rozwojowy poszczególnych gmin.

Obszar: Budowa i modernizacja dróg kolejowych

Samorząd województwa zachodniopomorskiego jako jeden z nielicznych w skali kraju podjął wysiłek inwestycyjny na rzecz poprawy stanu infrastruktury kolejowej i wsparcia tej gałęzi transportu. Ma to szczególne znaczenie dla zapewnienia dostępności wschodniej i południowo - wschodniej części regionu, która z racji oddalenia geograficznego oraz złego stanu połączeń drogowych pozostaje w niewystarczającym stopniu skomunikowana ze stolicą województwa. Jednocześnie jest to obszar rzeczywistego (w przypadku przemysłu) i potencjalnego (w odniesieniu np. do turystyki) rozwoju różnych form działalności gospodarczej, co podnosi znaczenie zapewnienia efektywnego transportu. Zgromadzone w ostatnich latach doświadczenia oraz popularność połączeń kolejowych realizowanych w oparciu o zmodernizowaną infrastrukturę i tabor utrzymywany przez spółkę Przewozy Regionalne potwierdzają, że ten kierunek interwencji przynosi wymierne korzyści i spotyka się z rzeczywistym społecznym zapotrzebowaniem. W tym sensie województwo zachodniopomorskie jest obszarem, na którym zachodzi rzeczywisty proces wykorzystywania i upowszechniania kolejowego transportu niskoemisyjnego jako atrakcyjnej i efektywnej alternatywy na wybranych kierunkach przemieszczania się dużej liczby pasażerów.

Przewidywane do realizacji przedsięwzięcia koncentrują się na modernizacji podnoszącej standard infrastruktury kolejowej czy też wręcz zapewniającej warunki jej technicznej eksploatacji. Przedmiotowe przedsięwzięcia dotyczą w pierwszej kolejności kluczowych magistrali łączących stolicę województwa i znajdujący się na obszarze obszaru metropolitalnego zespół portowy z resztą kraju. Tworzą one – wraz z siecią drogową – ramę powiązań transportowych regionu wyznaczoną zasadniczo przez Szczecin, Koszalin i Szczecinek jako jej punkty oparcia (chodzi o inwestycje dotyczące linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg oraz linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą (wraz z modernizacją mostu na rzece Regalicy)). Istnienie i techniczna sprawność tej infrastruktury jest warunkiem niezbędnym dla funkcjonowania podmiotów gospodarczych w ramach sektora portowego i wielu powiązanych z nim branż. Z racji niskiej gęstości zaludnienia województwa i braku dostatecznie rozwiniętej sieci drogowej te kluczowe magistrale kolejowe są też elementem zapewniającym podstawową dostępność w obrębie regionu i możliwość korzystania przez mieszkańców z usług publicznych w ośrodkach miejskich. Uniknięcie dalszych wykluczeń i marginalizacji, a także wykorzystanie ośrodków koncentracji potencjału kumulowanego w poszczególnych ośrodkach miejskich wymaga działań inwestycyjnych w odniesieniu do linii numer 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg.

Obszar: Infrastruktura gospodarki morskiej

Gospodarka morska w województwie zachodniopomorskim w ciągu minionej dekady została dotknięta strukturalnym kryzysem, który wiąże się bezpośrednio z głębokimi przekształceniami procesu produkcji statków i charakteru żeglugi na świecie. Dla tak złożonego i wrażliwego na trendy koniunkturalne sektora oznacza to konieczność zupełnego przemodelowania struktury i poszukiwania nowych źródeł konkurencyjności. W skali kraju oznacza to konieczność podjęcia działań o charakterze strategicznym, czego wyrazem stała się decyzja o utworzeniu w Świnoujściu terminalu do przeładunku LNG oraz poszukiwanie rozwiązań służących wykorzystaniu potencjału dawnej Stoczni Szczecińskiej i jej terenów. Wymiar lokalny i regionalny dotyczy uwzględnienia przekształceń przestrzennych – związanych z uwalnianiem terenów portowych, przechodzeniem na transport multimodalny – w prowadzeniu polityki rozwoju przy uwzględnieniu takich czynników, jak potrzeba podnoszenia jakości życia mieszkańców, uwzględnienie ograniczeń środowiskowych czy też obostrzeń związanych z funkcjonowaniem strefy przygranicznej. Ten splot uwarunkowań przesądza o potrzebie uwzględnienia i integracji działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej we wdrażaniu mechanizmu integracji działań administracji rządowej i samorządu, jakim jest kontrakt terytorialny.

W tym przypadku kluczowe znaczenie ma powiązanie we wspólny pakiet przedsięwzięć o różnorodnym charakterze obejmujących rozległy obszar styku lądu z wodą w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Warunkiem niezbędnym dla utrzymania zdolności operacyjnej zespołu portowego Szczecin – Świnoujście jest pogłębienie toru wodnego łączącego oba organizmy portowe do głębokości 12,5 m. Planowana inwestycja umożliwi bezpieczną nawigację statków różnych typów o maksymalnym zanurzeniu 10,87. Koszty zaniechania przedmiotowej inwestycji będą w 20-letnim horyzoncie czasowym katastrofalne dla metropolii szczecińskiej, regionu i kraju. Wiele do zrobienia jest także w zakresie poprawy dostępu do obu portów od strony lądu. Pełniąc funkcje gospodarcze są one także integralnymi elementami organizmów miejskich, z którymi wchodzi w bezpośrednie, wielorakie relacje, przy tym zachodzą one na ograniczonej przestrzeni o wysokim stopniu zagospodarowania. Wyzwaniem rozwojowym jest przede wszystkim zapewnienie wydolnych połączeń transportowych, w tym przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza, przebudowa i rozbudowa układu drogowego na prawobrzeżnej części miasta Świnoujście oraz poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Inwestycje przewidywane do realizacji w Świnoujściu wiążą się z wykorzystaniem potencjału nowopowstałego terminalu LNG oraz przystosowaniem do potrzeb obsługi transportu intermodalnego. W Szczecinie planowane jest podniesienie standardu

podstawowych elementów infrastruktury portowej zapewniających zdolności operacyjne i możliwość konkurencyjności na bałtyckim rynku przeładunkowym. Uzupełnienie dla zespołu portowego Szczecina i Świnoujścia stanowi dynamicznie rozwijający się port w Policach, który stanowi ważny element zaplecza transportowego dla Zakładów Chemicznych w Policach. Jego rola dodatkowo wzrosła wraz z realizacją zachodniego drogowego obejścia Szczecina.

Dla środkowej i wschodniej części bałtyckiego wybrzeża województwa zachodniopomorskiego oraz funkcjonalnie związanych z nim powiatów kluczowe znaczenie ma podniesienie potencjału portów morskich w Kołobrzegu i Darłowie. Pełnią one w tym rejonie ważne funkcje gospodarcze i stanowią element znacznie zwiększający konkurencyjność obszaru oraz sprzyjający lokowaniu inwestycji. Koresponduje to z działaniami samorządu województwa na rzecz wzmocnienia potencjału Koszalińsko – KołobrzESCO – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

Wszystkie te przedsięwzięcia mają strategiczne znaczenie dla wzmocnienia gospodarki regionu, ale także odgrywają strategiczną rolę z punktu widzenia kraju. Efektywność funkcjonowania terminalu LNG oraz jego otoczenia infrastrukturalnego i połączeń drogowych ze stałym lądem w oczywisty sposób jest kluczowym elementem bezpieczeństwa energetycznego Polski. Zaniechanie systematycznej modernizacji i pogłębiania toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz basenów portowych na skutek trendów w transporcie morskim (tzw. „korzyści skali” polegające na obniżeniu spadku przeciętnych kosztów przewozu ładunków wynikające z włączania do eksploatacji w morskich przewozach coraz większych statków) spowoduje w długofalowej perspektywie obumarcie działalności portu Szczecin mającego podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej. Przyniesie to straty nie tylko w sektorze transportowo-logistycznym, spowolnieniu ulegnie rozwój społeczno-gospodarczy metropolii szczecińskiej i ograniczone zostaną możliwości wzrostu dobrobytu społeczno-ekonomicznego. Nastąpi spadek konkurencyjności Polski w basenie Morza Bałtyckiego, który jest jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się makroregionów Unii Europejskiej, stąd jego znaczenie gospodarcze i geopolityczne wzrasta.

Przygotowywane przedsięwzięcia przyczynią się do utrzymania ciągłości procesów gospodarczych, ale także bezpieczeństwa mieszkańców i osób wypoczywających na obszarze Świnoujścia i wyspy Wolin oraz dywersyfikacji działalności gospodarczej, w szczególności w obrębie działalności portowo – logistycznej i turystycznej.

Obszar: Infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna)

Śródlądowe szlaki wodne w Polsce nie stanowią wykorzystywanego na dużą skalę potencjału transportowego. Co więcej, przez lata postępowała ich dekapitalizacja i zaniedbania inwestycyjne. Stoi to w sprzeczności z tendencjami obowiązującymi w Europie, gdzie z racji uwarunkowań środowiskowych (niższe zużycie energii i zminimalizowana emisja zanieczyszczeń do środowiska), ekonomicznych (niższe koszty transportu drogą wodną, możliwość przewożenia produktów wielkogabarytowych) i społecznych (aktywizacja terenów nadwodnych pod kątem działalności gospodarczej i rekreacyjnej) śródlądowe drogi wodne są ważnym elementem nie tylko systemu transportowego, ale także ładu ekonomiczno - przestrzennego poszczególnych regionów i całych krajów. Koresponduje to z praktyką przechodzenia na transport multimodalny jako nowoczesnym podejściem do transportu towarów i zarządzania przestrzenią. W realiach polskich istnieje bezpośrednia korelacja między zaniedbaniami w zagospodarowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej jako złożonego systemu powiązań między czynnikami środowiskowymi i elementami infrastruktury a degradacją terenów i miast nadwodnych wraz z marginalizacją lub zanikiem poszczególnych form działalności gospodarczej. Jedynie niewiele ponad 5% dróg wodnych w Polsce ma najwyższą klasę żegludową, co wpływa na niską dostępność międzynarodową polskiej sieci śródlądowej. Poważny deficyt stanowią znacznie zróżnicowane parametry i rozwiązania techniczne na poszczególnych odcinkach, co skutkuje brakiem ciągłości szlaków wodnych.

W ramach proponowanego do realizacji remontu i modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej przewidzianych jest do realizacji kilka zadań: remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej, prace modernizacyjne w celu zapewnienia zimowego lodołamania, budowa

infrastruktury postojowo-cumowniczej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglownego. Działania będą prowadzone na odcinku Odry granicznej od km 683,0 do km 668,8 i od km 617,6 do km 600,4.

Kluczowym z punktu widzenia warunków eksploatacji Odrzańskiej Drogi Wodnej jest rozwiązanie problemu „wąskiego gardła” jakie stanowi kolejowy most zwodzony na rzece Regalicy w ciągu linii kolejowej nr 273. W celu osiągnięcia zakładanych parametrów żeglugowych ODW niezbędna jest jego przebudowa, która powinna być realizowana w ramach projektu ujętego w niniejszym projekcie stanowiska, tj. „Modernizacji linii kolejowej nr 273 odc. Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą”.

Aktywizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej stanowi działanie o charakterze strategicznym, w istocie polega na uaktywnieniu potencjału związanego z nadodrzańskim położeniem regionu. W wymiarze technologicznym i organizacyjnym działania modernizacyjne przyczynią się do dostosowania polskiego układu transportowego do europejskich standardów i otworzą nowe możliwości wdrażania polityki rozwoju. Jednocześnie przedsięwzięcie koresponduje z takimi tendencjami jak zachowanie roli węgla w bilansie energetycznym kraju (co wiąże się z koniecznością jego transportu), wykorzystanie potencjału polskiej infrastruktury portowej (w tym w transeuropejskim transporcie towarów na osi północ – południe), a także stanowi kluczowy czynnik budowania powiązań funkcjonalnych w obrębie makroregionu Polski Zachodniej, bez którego nie sposób przezwyciężyć deficytów rozwojowych i atomizacji tego obszaru. W tym kontekście jest to działanie o znaczeniu ponadregionalnym, przyczynia się do realizacji celów rozwojowych o randze ogólnopolskiej. Nie bez znaczenia jest powiązanie tych celów z poprawą bezpieczeństwa terenów nadodrzańskich i minimalizacja ryzyka coraz częściej pojawiających się powodzi.

Cel 2. Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu

Szczeciński Obszar Metropolitalny i w mniejszym stopniu Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzki Obszar Funkcjonalny kumulują większość potencjału rozwojowego regionu. Ich wsparcie stanowić będzie zasadniczy element wdrożenia modelu rozwoju na obszarze województwa. Jednocześnie niezbędne jest tworzenie warunków dla poprawy warunków życia i prowadzenia działalności gospodarczej w subregionalnych ośrodkach wzrostu oraz w ich otoczeniu. Skala i przedmiot ich oddziaływania pozostają obecnie niewystarczające, szczególnie dotkliwy jest ich brak w centralnej części województwa. Przewidywana w ramach kontraktu terytorialnego interwencja obejmuje przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę transportową, ale proponowane do realizacji działania z zakresu wsparcia przedsiębiorczości, innowacyjności i rozwoju społeczeństwa informacyjnego są wobec nich komplementarne.

Wsparcie innowacji i przedsiębiorczości

Szczecin jako największy ośrodek gospodarczy i akademicki regionu podobnie jak całe województwo nie odgrywa znaczącej roli na mapie polskiej innowacyjności. W tym względzie nie odstaje jednak od reszty kraju borykając się z tymi samymi, strukturalnymi ograniczeniami. Można wskazać na przyczyny tego stanu rzeczy, które nie zawsze mają charakter czysto obiektywny. Wśród uwarunkowań wewnętrznych najistotniejszy jest brak silnych podmiotów gospodarczych, które mogłyby stanowić zaplecze finansowe i technologiczne dla badań, a w konsekwencji być odbiorcą wypracowanych rozwiązań. Na niskim poziomie utrzymuje się współpraca uczelni z firmami. Nie mniej istotny jest brak nakładów na sektor B+R z poziomu centralnego. W czasie minionej perspektywy finansowej UE jednostki z regionu nie stały się znaczącym beneficjentem środków rozwojowych, w związku z czym stan ich zaplecza badawczego nie uległ znaczącej poprawie. W oczywisty sposób wpływa to na konkurencyjność miejscowych uczelni oraz możliwości podnoszenia kompetencji kadry naukowej, co w dalszej konsekwencji blokuje ścieżki rozwojowe poszczególnych pracowników, jak i ogranicza potencjał całych uczelni.

Przygotowywane do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego przedsięwzięcia opierają się na stabilnych fundamentach – bogatym doświadczeniu i potencjale rozwojowym lokalnego środowiska naukowego oraz odniesieniu do charakterystyki gospodarczej regionu. Horyzontalny wymiar

i wpływ na wszechstronne podniesienie potencjału innowacyjnego będzie miała realizacja przedsięwzięcia „Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw”. Obejmie ono zarówno działania związane z prowadzeniem badań własnych i wdrażaniem ich efektów w przedsiębiorstwach, jak i innymi formami komercjalizacji wiedzy. Degradację sektora gospodarki morskiej i bezpowrotną utratę kapitału wiedzy i doświadczenia naukowców przez dekady stanowiących zaplecze przemysłu stoczniowego, portowego i rybołówstwa ma powstrzymać utworzenie Centrum Badawczo – Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej. To także warunek konieczny wejścia na nowy poziom w wykorzystaniu zasobów polskiej przestrzeni morskiej oraz ogromnego potencjału związanego z perspektywą wydobywania konkrecji z dna Oceanu Spokojnego. Także koncepcja powołania Północno – Zachodniego Centrum Biogospodarki BioAT w Szczecinie bazuje na przesłankach ekonomicznych i opiera się na potencjale naukowym, wychodzi na przeciw potrzebie aktywizowania współpracy sektora rolniczego (w szczególności podmiotów działających na bazie licznych w regionie gospodarstw wielkopowierzchniowych), rozmaitych form przetwórstwa i wykorzystania produktów gospodarki rolniczej oraz nowych przedsięwzięć, często o charakterze multidyscyplinarnym, godzących trendy w dietetyce, przemyśle spożywczym, farmaceutycznym i chemicznym. Realizacja obu przedsięwzięć przyczyni się do odwrócenia negatywnego trendu w degradacji sektora B + R w Szczecinie, pozwoli zagospodarować zasoby kadrowe i wiedzę środowisk branżowych, a także będzie pozytywnie wpływać na istotne dla regionu sektory – gospodarkę morską oraz biogospodarkę.

Polityka rozwoju realizowana przez samorząd województwa zachodniopomorskiego koncentruje wsparcie proinnowacyjne i lokowanie inwestycji w celu maksymalizowania ich efektów i wydatnego podnoszenia konkurencyjności lokalnej gospodarki. W związku z tym postulowana interwencja na rzecz podniesienia poziomu jej innowacyjności skupia się na przygotowaniu terenów na obszarze Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, który stanowi atrakcyjną lokalizację dla prowadzenia działalności przez zaawansowane technologicznie przedsiębiorstwa. Poczynione wcześniej kroki na rzecz aktywizacji terenów w pobliżu Goleniowa przyniosły bardzo pozytywne efekty dla gminy i całego regionu, nowe inwestycje w Stargardzie Szczecińskim dodatkowo wzmacniają potencjał Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i wzbogacają jego profil gospodarczy. Wyrazem pragmatycznego podejścia samorządu województwa do procesów rozwojowych w sektorze naukowo – badawczym jest wspieranie tych inicjatyw, które w maksymalnym stopniu uwzględniają wymiar ekonomiczny innowacyjności, skupienie osób i instytucji działających na tym polu. W przypadku wybranych obszarów działania niezbędne jest udzielenie dalszego wsparcia w formie przygotowania i uzbrojenia terenów pod inwestycje komercyjne oraz produkcyjno – usługowe na terenie Szczecina. Co szczególnie istotne, wskazywane do realizacji inwestycje pozostają w korelacji z planowanymi nakładami na poprawę dostępności drogowej i kolejowej oraz rozbudowę infrastruktury portowej na zapleczu stref aktywności gospodarczej.

Obszar: Społeczeństwo informacyjne

Praktyka funkcjonowania administracji samorządowej i rządowej wskazuje na fakt, że skuteczność wdrażania procesów prorozwojowych zmniejsza niska efektywność współpracy oraz wykorzystania istniejących zasobów, w tym należytego przepływu informacji. Na najbardziej podstawowym poziomie dotyczy to danych z dziedziny gospodarki przestrzennej. Zgodnie z Dyrektywą INSPIRE i Europejską Agendę Cyfrową oraz Ustawą o infrastrukturze informacji przestrzennej dane przestrzenne powinny być zbierane raz i utrzymywane na tym poziomie, na którym może to być robione najefektywniej, bez ograniczeń dla ich powszechnego użytkowania.

W województwie zachodniopomorskim działa wiele instytucji, organizacji, przedsiębiorstw i indywidualnych inwestorów, którzy do realizacji swoich zadań wykorzystują informacje o położeniu i wzajemnych relacjach obiektów i zjawisk występujących na terenie województwa. Rekomendowana do objęcia kontraktem terytorialnym budowa sieci szerokopasmowej Następnej Generacji (NGN/NGA) na terenie województwa zachodniopomorskiego zapewni wszystkim

użytkownikom regionalnym dostęp do usług poprzez medium teletransmisyjne o najwyższych parametrach technicznych. Z kolei budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej umożliwi im powszechny dostęp do charakteryzujących teren województwa zachodniopomorskiego danych przestrzennych z takich dziedzin, jak zagospodarowanie przestrzenne, ochrona środowiska, geologia, hydrologia, zdrowie i bezpieczeństwo ludności, rozmieszczenie ludności. Założenia i zakres realizacji przedsięwzięcia zapewnią nie tylko ważność danych, ale również ich aktualność, co sprawi, że udostępniane informacje będą w pełni wiarygodne.

Najbardziej palące deficyty w zakresie dostępu do informacji pozwoli zaspokoić przedsięwzięcie polegające na utworzeniu Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego. W praktyce oznacza to budowę i modernizację powiatowych baz danych Ewidencji Gruntów i Budynków oraz doprowadzenie do ich zgodności z Zintegrowanym Systemem Informacji o Nieruchomościach, budowanym na poziomie krajowym przez GUGiK. Usprawnienie obejmie m.in. ułatwienie wymiany informacji pomiędzy odbiorcami danych (w tym rejestrarnymi wykorzystującymi dane o nieruchomościach) a dysponentami danych oraz integrację informacji o nieruchomościach pochodzących z Powiatowych Ewidencji Gruntów i Budynków.

Odbiorcami ostatecznymi zrealizowanych w ramach obu projektów instrumentów będą jednostki administracji publicznej, które są zaangażowane w organizację i prowadzenie ewidencji gruntów i budynków, konsumenci danych o nieruchomościach - obywatele, przedsiębiorcy i jednostki administracji publicznej. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do optymalizacji kosztów ich działalności, co będzie czynnikiem wspierającym konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjną województwa.

Obszar: Poprawa subregionalnej dostępności komunikacyjnej

Inwestycje w poprawę jakości infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej województwa w relacjach zewnętrznych pozostają w bezpośrednim związku z tworzeniem zwartej, wydolnej sieci transportowej w wymiarze subregionalnym. Jej podstawową funkcją jest obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego na potrzeby mieszkańców regionu, ale z racji pełnionych przez niego funkcji tranzytowych oraz nasycenia w obszary atrakcyjne turystycznie, w dużym stopniu jest ona również wykorzystywana przez użytkowników z innych części kraju i Europy. Integracja systemu transportowego stanowi ponadto kluczowy czynnik kształtowania jednolitej wizji rozwojowej wspólnej dla samorządu lokalnego i regionalnego, uwzględniającej interesy ekonomiczne i społeczne definiowane na obu poziomach, właściwe zarówno dla mieszkańców, jak i dla podmiotów gospodarczych działających w województwie. Gęstość sieci osadniczej i koncentracja aktywności gospodarczej karze racjonalnie planować dostępne, ograniczone środki nie zaniedbując jednocześnie nakładów na zwiększenie dostępności tych obszarów, które stale pozostają w niezadawalającym stopniu skomunikowane z resztą regionu. Takie podejście i wykorzystanie kontraktu samorządowego jako mechanizmu współpracy poszczególnych szczebli administracji uwiarygodnia go w powszechnym odbiorze i racjonalizuje ponoszenie komplementarnych nakładów inwestycyjnych na poziomie lokalnym.

W układzie sieciowym kluczowe znaczenie mają w tym względzie przedsięwzięcia na rzecz doinwestowania infrastruktury kolejowej. Kontynuację prowadzonej przez samorząd województwa i przynoszącej pozytywne efekty polityki inwestycyjnej i rozwoju systemów przewozów pasażerskich stanowić powinna dalsza poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego. Bedzie on eksploatowany dla potrzeb realizacji przewozów organizowanych na terenie województwa w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Działanie komplementarne wobec przedmiotowego zakupu stanowić będzie modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa - Szczecinek - Runowo Pomorskie. Dla mieszkańców terenów położonych wokół przedmiotowych linii, w szczególności w ich przebiegu w pobliżu granicy województwa, stanowią one podstawę dostępu do subregionalnych ośrodków rozwoju oraz miejsc pracy, nauki, opieki zdrowotnej i innych usług publicznych w głównych ośrodkach miejskich regionu.

W pozostałych częściach województwa podstawowym środkiem transportu zbiorowego pozostaje komunikacja autobusowa i busowa, tam również – zwłaszcza w centralnej części regionu – jej wydolność jest warunkiem dostępu do lokalnego rynku pracy i usług publicznych. Samorząd podejmuje działania prorozwojowe, jednakże nie naruszając autonomii rynku przewozów. Brak alternatywy w postaci usług komercyjnych wynika z rozproszenia sieci osadniczej, dużych odległości do lokalnych ośrodków rozwoju, a także płytkości i labilności rynku pracy (np. sezonowość prac, ich nierównomierne natężenie w ciągu roku i poszczególnych miesięcy), stąd interwencja systemowa przy zaangażowaniu środków regionalnych i krajowych jest tutaj niezbędna.

Na obszarze całego województwa wielką bolączką społeczności lokalnych jest zły stan dróg wojewódzkich. Interwencja w tym obszarze także powinna mieć charakter systemowy, dotyczy bowiem połączeń przekraczających granice i zakres kompetencyjny poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Poprawa jakości dróg osiągnięta poprzez budowę nowych jak i modernizację istniejących odcinków znacząco wpłynie na oszczędność czasu w przewozach pasażerskich jak i towarowych. Koresponduje to z potrzebą likwidacji wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza i Węgorzyna. Budowa obwodnic miejscowości wyprowadzając z nich ruch samochodowy przyczyni się do poprawy jakości życia i bezpieczeństwa zarówno mieszkańców, jak również użytkowników dróg. Konsekwencją powyższego będzie likwidacja uciążliwości związanej z ruchem tranzytowym, ułatwienie funkcjonowania ruchu turystycznego, co z kolei pozytywnie wpłynie na konkurencyjność województwa na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Obszar: Infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Szczecin jest największym i najprężniej rozwijającym się skupiskiem mieszkańców oraz ośrodkiem administracyjnym i gospodarczym w regionie o największej liczbie mieszkańców. Jego infrastruktura służy nie tylko obsłudze mieszkańców miasta, ale także osób przyjeżdżających z terenu całego województwa, turystów, podmiotów gospodarczych działających na terenie metropolii. Realizacja tego celu jest szczególnie utrudniona w sytuacji systematycznego zwiększania się natężenia ruchu samochodowego, gwałtownego spadku bazy podatkowej oraz wielkości dostępnych środków na inwestycje.

Niedobory infrastruktury komunikacyjnej stanowią największą barierę w zapewnieniu sprawności funkcjonowania miasta jako wydajnego systemu wsparcia licznych interakcji i powiązań społeczno – ekonomicznych zapewniającego dogodne warunki do życia i pracy. W porównaniu do innych miast wojewódzkich Szczecin jest bardzo rozległy, zmaga się ze znaczącymi ograniczeniami natury funkcjonalno – przestrzennej (istnienie w obrębie organizmu miejskiego znaczących obszarów wodnych, zielonych i poddanych ochronie, silnie zindustrializowanych i przystosowanych do prowadzenia działalności produkcyjnej), które nakładają się na siebie i tworzą złożony system zależności rodząc potrzebę radykalnego unowocześnienia systemu infrastruktury komunikacyjnej.

Naturalna jest potrzeba wykorzystania istniejącego potencjału wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych przebiegających przez obszar miasta, które miałyby stać się kręgosłupem dla funkcjonowania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Pozwoli ona radykalnie zwiększyć liczbę i natężenie potencjalnie dostępnych połączeń w ramach transportu publicznego na terenie miasta i jego obszaru metropolitalnego, wytworzy funkcjonalne powiązania między skupiskami mieszkalnymi a obszarami aktywności gospodarczej. Szczecińska Kolej Metropolitalna po raz pierwszy w nowoczesnym okresie rozwoju SOM zintegruje i uporządkuje jego sieć komunikacyjną przy uwzględnieniu dominujących trendów demograficznych, migracyjnych i ekonomicznych. Dodatkowym efektem uzyskanym w toku realizacji przedsięwzięcia będzie wsparcie przechodzenia na transport niskoemisyjny i zmniejszenie negatywnego wpływu transportu samochodowego na stan środowiska naturalnego w obrębie obszaru funkcjonalnego. Tym samym celem służyć będzie proces budowy i przebudowy torowisk na terenie Szczecina oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego i autobusowego. Ścisłe związana z tym przedsięwzięciem jest budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju jako działania podstawowego dla integracji dwóch części

miasta rozłożonych na przeciwległych brzegach Odry. Utrzymujący się przez wiele dziesięcioleci brak faktycznej spójności powoduje dublowanie funkcji układów urbanistycznych, deficyt w dostępie do podstawowych usług publicznych ze strony dużej rzeszy mieszkańców prawobrzeżnej części miasta, natężenie ruchu samochodowego pomiędzy oddalonymi dzielnicami i wynikające z niego rosnące koszty życia i działalności gospodarczej.

Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM, uwzględniając potrzeby i problemy (depopulacja, bezrobocie strukturalne, niski poziom aktywności gospodarczej i inwestycyjnej, niewystarczający poziom powiązań transportowych) koncentruje się na sieciowym rozwiązaniu tych problemów, ale jednocześnie dąży do wzmacniania powiązań funkcjonalnych w SOM, poprzez wykorzystanie potencjału Szczecina jako miasta rdzeniowego do kreowania zatrudnienia oraz zdynamizowania rozwoju. Narzędziem kluczowym do zrównoważenia potencjału rozwojowego jest polityka transportowa w SOM, która zakłada budowę zrównoważonego systemu transportu publicznego. Koncepcja rekomenduje 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 autobusów energooszczędnych. Na obszarze położonych centralnie dzielnic miasta zrealizowana winna zostać Trasa Średnicowa. Inny obszar aglomeracji Szczecina o wyjątkowo niekorzystnych parametrach skomunikowania z dzielnicami centralnymi to południowa część miasta. Poprawie istniejącego stanu rzeczy służyć będzie budowa drogi krajowej nr 13 między rondem Hakena a obwodnicą Kołbaskowa oraz przebudowa drogi krajowej nr 31 pod nazwą „Autostrada Poznańska”, które pozwolą na stworzenie sprawnego systemu połączeń drogowych Szczecina będącego węzłem miejskim TEN-T z system europejskich szlaków komunikacyjnych.

Prowadzone na obszarze miasta i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego strukturalne działania prorozwojowe – wzmocnienie potencjału wiodących sektorów gospodarczych, w tym w ramach portu i jego powiązań funkcjonalnych z otoczeniem, a także wzmocnienie efektu atrakcyjności terenów przeznaczonych pod inwestycje – pozostają w zgodności z planami w zakresie poprawy stanu infrastruktury komunikacyjnej. Celem długofalowym jest uzyskanie równowagi rozwoju funkcjonalno – przestrzennego miasta i jego obszaru funkcjonalnego, zwiększenie jego spójności oraz rozwój powiązań na kierunku północ – południe (Skandynawia – południe Europy) oraz wschód – zachód (w tym w układzie transgranicznym i transnarodowym).

Obszar: Infrastruktura komunikacyjna Koszalińsko – KołobrzESCO – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

Koszalin i Kołobrzeg są dwoma najsilniej oddziaływanymi na otoczenie ośrodkami gospodarczymi w północno – wschodniej części województwa. Ich potencjały wraz z rozwojem obu miast coraz silniej na siebie wpływają i wspierają się wzajemnie. Wynika to także z ich komplementarności opartej na odmiennych modelach rozwojowych dawnej stolicy województwa o tradycjach akademickich, ze względnie rozwiniętym zapleczem przemysłowym oraz dynamicznego nadmorskiego portu i uzdrowiska nastawionego na świadczenie kompleksowych, profesjonalnych usług turystycznych, z bardzo mocną pozycją na krajowym rynku i uzasadnionymi planami dalszej ekspansji.

Samorząd województwa wspiera umacnianie i stopniową integrację tego duopolu przy zachowaniu specyfiki każdego z ośrodków. Znajduje to wyraz w sformułowaniu idei Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla tego połączonego wspólnymi koncepcjami rozwojowymi organizmu oraz jego pobliza pod nazwą Koszalińsko – KołobrzESCO – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Kluczowe znaczenie dla powodzenia przedsięwzięcia ma uzyskanie rzeczywistej spójności wyrażającej się przez intensywność i efektywność połączeń komunikacyjnych na obszarze KKBOF, a w szczególności pomiędzy Koszalinem i Kołobrzegiem. Służyć temu będzie realizacja programu rozwoju transportu niskoemisyjnego na obszarze KKBOF oraz modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg. W Kołobrzegu dokonano w rzeczywistości znaczącego wydłużenia sezonu turystycznego, przez co przez większość roku baza turystyczna miasta jest wykorzystywana. Poszerza się zakres

świadczonych usług i wzrasta ekonomiczne znaczenie miasta, co dodatkowo stymuluje interakcję z pobliskim większym ośrodkiem miejskim. Swoista symetria ich rozwoju wymusza intensywne przepływy osób, co wymaga zapewnienia sprawnego transportu zbiorowego. W tym cennym przyrodniczo obszarze ważne jest, aby miał on charakter niskoemisyjny, w możliwie ograniczonym stopniu ingerując w otoczenie. Ponadto na początkowym etapie rozwoju obszaru funkcjonalnego szczególnie ważne jest uzyskanie niezawodności systemu, wytworzenie standardu, który pozwoli wdrożyć specyficzny lokalny model życia i pracy w przyjaznym środowisku o wysokiej jakości i niezawodności usług publicznych, atrakcyjny dla obecnych i przyszłych mieszkańców i wspierający decyzje osiedleńcze. Ma to szczególne znaczenie dla wzmocnienia potencjału rozwojowego obszaru środkowego Pomorza, gdzie brak innych realnych szans na wytworzenie masy krytycznej rozwoju.

Cel 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców

Samorząd województwa zachodniopomorskiego podejmuje wielorakie działania na rzecz podnoszenia jakości kapitału ludzkiego i społecznego na obszarze regionu. Wynika to z szerokich potrzeb będących skutkiem nagromadzenia niekorzystnych zjawisk w sferze gospodarczej i społecznej oraz na rynku pracy. Skala mających miejsce wykluczeń wymaga interwencji systemowej, przy zaangażowaniu środków europejskich i krajowych.

Obszar: Ochrona zdrowia

Zmiany demograficzne i epidemiologiczne struktur społecznych wymuszają podjęcie działań mających na celu nie tylko zabezpieczenie bieżących, zdiagnozowanych potrzeb w zakresie dostępności do świadczeń opieki zdrowotnej. Świadczenia te muszą zostać zapewnione na poziomie warunkującym ich wysoką jakość i bezpieczeństwo, stąd w ramach projektu stanowiska do kontraktu terytorialnego województwa zachodniopomorskiego ujęto tak wiele zadań infrastrukturalnych, mających na celu bezpośredni wzrost nie tylko powszechności dostępu świadczeń opieki zdrowotnej, ale również podniesienie ich jakości i bezpieczeństwa, co bezpośrednio wpisuje się w cele określone w Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014 – 2020. Dynamiczny wzrost liczby osób starszych, a z drugiej strony zauważalnie wyższe od średniej krajowej wskaźniki: umieralności niemowląt, częstości wcześniactwa, wysokiej zachorowalności na nowotwory (zwłaszcza wśród osób młodych) wyznaczają ramy niezbędnych interwencji w zakresie ochrony zdrowia w regionie. Deficyt wysokospecjalistycznych ponadregionalnych ośrodków w województwie zachodniopomorskim powoduje konieczność przesunięcia dostępności nie tylko podstawowych, ale również bardziej specjalistycznych świadczeń na poziom szpitali regionalnych.

Istotne jest objęcie wsparciem tych przedsięwzięć, których realizacja będzie bezpośrednio odpowiadać zidentyfikowanym deficytom, takim jak niska jakość opieki nad matką i dzieckiem, niska dostępność do usług opieki długoterminowej oraz jakość i bezpieczeństwo usług zdrowotnych. Realizacja przedsięwzięcia „Budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie” poprawi dostęp do kompleksowych wysokospecjalistycznych usług medycznych dla kobiet i dzieci w jednej lokalizacji z nowoczesną bazą diagnostyczno–terapeutyczną i profesjonalną kadrą medyczną. Realizacja przedsięwzięcia „Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim” nie tylko poprawi dostępność do usług opieki długoterminowej, ale poprzez lokalizację w środkowej części województwa zapewni również łatwiejszy dostęp rodzin pacjentów, co wpisuje się w rekomendacje Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020.

Jakość i bezpieczeństwo świadczeń zdrowotnych zależą bezpośrednio od jakości infrastruktury szpitalnej, zarówno stanu technicznego budynków, jak też dostępu do sprzętu i aparatury medycznej. Wyższy standard placówek i dostosowanie podmiotów działalności leczniczej do obowiązujących warunków sanitarno-technicznych umożliwi i warunkuje przestrzeganie procedur przeciwepidemicznych w placówkach stanowiąc istotny element zapewnieniem bezpieczeństwa osób korzystających z usług szpitali. Zakres niezbędnych inwestycji w tym zakresie najczęściej przekracza możliwości podmiotów leczniczych, tymczasem Wojewódzki Inspektor Sanitarny

w corocznej ocenie stanu bezpieczeństwa sanitarnego województwa zachodniopomorskiego wskazuje na zły stan sanitarny urządzeń i obiektów szpitalnych w województwie zachodniopomorskim. Stąd inwestycje w infrastrukturę szpitali – zarówno tych powiatowych, które jako placówka położona teoretycznie najbliżej miejsca zamieszkania powinny gwarantować największą dostępność do świadczeń zdrowotnych ("Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach"), jak i ponadregionalnych stanowiących zaplecze w wysokospecjalistycznych dziedzinach („Modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie”). Ponadto, w województwie działają szpitale, które realizują zakres świadczeń właściwy dla placówek ponadregionalnych, znacznie przekraczających koszyk świadczeń przeciętnego ogólnego szpitala powiatowego. Są to szpitale zakaźne w Szczecinie i Koszalinie, które stanowią szczególnie ważny element w procesie zwiększania skuteczności zapobiegania chorobom zakaźnym i zakażeniom, co dla województwa zachodniopomorskiego będącego regionem tranzytowym, transgranicznym i turystycznym jest bardzo istotne. Innego rodzaju świadczenia zdrowotne – wybitnie wysokospecjalistyczne, będące efektem nieustającego postępu technologicznego w zakresie możliwości diagnostycznych i terapeutycznych - będzie mógł realizować szpital Zachodniopomorskie Centrum Onkologii w Szczecinie po zrealizowaniu przedsięwzięcia „Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie”. Stanie się on tym samym jedynym tego rodzaju ośrodkiem w tej części kraju, i wpisując się w całość przedsięwzięcia „Ponadregionalne specjalistyczne centra usług medycznych”, którego istotą jest tworzenie specjalistycznych, ponadregionalnych centrów usług medycznych w miastach wojewódzkich Polski Zachodniej mających docelowo pełnić rolę wiodących ośrodków przeciwdziałania nowotworom dla całego makroregionu. Uwarunkowania przestrzenne i bezpośrednio związany z nim mikroklimat panujący na obszarze województwa zachodniopomorskiego determinują również rolę regionu w procesie zarówno profilaktyki zachorowań, jak i ograniczenia skutków przedwczesnej umieralności oraz schorzeń będących głównymi przyczynami dezaktywizacji zawodowej. Województwo zachodniopomorskie należąc do regionów o najwyższej liczbie sanatoriów i szpitali uzdrowiskowych, zlokalizowanych przede wszystkim w strefie nadmorskiej, jest miejscem docelowym dla kuracjuszy zarówno z Polski, jak i z zagranicy. Skala działalności uzdrowiskowej stanowi potencjał regionu, który w kontekście dostosowania działań zarówno profilaktycznych jak terapeutycznych do zmieniającej się struktury wiekowej i związanych z tym zagrożeń epidemiologicznych oddziałuje na obszar całego kraju. Realizacja przedsięwzięcia „Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim” pozwoli na bezpośrednie wzmocnienie potencjału zdrowotnego społeczeństwa, a w skali regionu będzie bezpośrednią stymulantą dla wzrostu zatrudnienia na obszarach, w których funkcjonują placówki uzdrowiskowe, a które pozbawione są najczęściej innych możliwości rozwoju gospodarczego i aktywizacji zawodowej ludności.

Przedsięwzięciem komplementarnym do realizowanego na terenie kraju projektu dedykowanego rozwojowi usług e-zdrowia jest „Rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny”, którego realizacja pozwoli na poprawę efektywności systemu ochrony zdrowia w regionie, ułatwiając dostęp do informacji z zakresu zdrowia i tworząc warunki dla rozwoju systemów telemedycznych umożliwiających wymianę danych w procesie diagnozy, terapii i rehabilitacji. Ma to istotne znaczenie przy rozproszeniu placówek szpitalnych na terenie województwa, niskiej referencyjności najbliższych placówek (najczęściej ogólnych szpitali powiatowych) oraz ich dostępności komunikacyjnej.

Obszar: Kultura – edukacja - sport

Sfera społeczna stanowi obszar szczególnie dużych zapóźnień rozwojowych i wyzwań na terenie województwa zachodniopomorskiego. W znacznej części regionu jest to wynikiem odziedziczonych po minionych dekadach problemów koncentrujących się na terenach popegeerowskich, w ośrodkach dotkniętych upadkiem zakładów pracy i utrzymującym się bezrobociem, ale także

ograniczeniami w dostępie do oferty kulturalnej i infrastruktury polityki społecznej. Większe ośrodki miejskie, tam, gdzie przewyżczono podstawowe braki infrastrukturalne, pozostają obciążone przez niską wartość kapitału społecznego, ograniczoną zdolność do współpracy i kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych zagospodarowywanych przez aktywne i twórcze społeczności.

Region nie posiada wielu znaczących placówek kulturalnych oddziałujących poza jego granice, a jednocześnie odczuwa dotkliwy brak wysokiej jakości zaplecza infrastrukturalnego dla działających na jego obszarze instytucji i zespołów artystycznych. W związku z tym tak ważne jest wsparcie przedsięwzięć, które łącząc wysoki poziom artystyczny z powszechnością dotarcia w istotnym stopniu podnoszą wartość oferty, zarówno dla mieszkańców województwa, jak i licznie odwiedzających go turystów. Kluczowe znaczenie ma projekt rozbudowy siedziby Teatru Polskiego w Szczecinie znajdującej się obecnie w bardzo złym stanie technicznym. Spełnia ona rolę kulturotwórczą w najbardziej bezpośredni sposób realizując inscenizacje kanonu rodzimej i światowej literatury, których odbiorcami są mieszkańcy całego województwa. Podobną rangę społeczność regionu przypisuje inicjatywie polegającej na utworzeniu Muzeum Morskiego „Balticum” w formule nowoczesnej placówki ekspozycyjnej poświęconej zagadnieniom ewolucji techniki i kultury morskiej z mocnym nastawieniem na interaktywny udział odbiorców. Odmienny charakter posiada projekt utworzenia na terenach wiejskich regionu sieci placówek kulturalno - oświatowych pod nazwą „Małych Nautilusów”. Dla obciążonych głęboką marginalizacją i wykluczeniami społecznymi oraz ekonomicznymi środowisk wiejskich na licznych w regionie obszarach popegeerowskich stanowi to szansę na przezwycięzenie syndromu niemocy i poczucia opuszczenia poprzez aktywizację do działania. Zakładana w projekcie sieciowość jest właściwym kontekstem planowania interwencji w sferze społecznej wobec wymogu efektywnego wykorzystania środków w odniesieniu do rozległego, niedostatecznie skomunikowanego obszaru regionu.

Analiza zjawiska wykluczenia społeczno – ekonomicznego znaczącej części województwa, a także ocena sportu jako szczególnie cennej sfery oddziaływania na młode pokolenie, stanowią motywację do wdrożenia systemu rozwoju i wykorzystania infrastruktury sportowej regionu z ukierunkowaniem na aktywizację dzieci i młodzieży. Wykorzystana zostanie istniejąca w regionie i w poszczególnych miejscowościach baza sportowo – rekreacyjna, a także potencjał profesjonalnych klubów sportowych i ich społecznego oddziaływania. Objęcie dużej grupy dzieci i młodzieży aktywizacją i systematyczną amatorską rywalizacją dokona się w zgodzie z logiką terytorializacji wsparcia i koncentracji działań na określonym obszarze (np. w granicach powiatu), a następnie otwarciem ścieżek rozwojowych dla szczególnie uzdolnionych jednostek.

Przedsięwzięcia z dziedziny kultury, edukacji i sportu cechuje odmienny tryb planowania i realizacji oraz charakter oddziaływania na funkcjonowanie społeczności lokalnych niż typowe działania infrastrukturalne. Samorząd województwa zachodniopomorskiego ma pełną świadomość ograniczeń finansowych i administracyjnych związanych z ich wdrożeniem wynikających w szczególności z zapisów Umowy Partnerstwa i przedmiotu interwencji wspieranej w bieżącej perspektywie funduszami unijnymi, małą ilością środków własnych JST na rozwijanie potencjału infrastruktury społecznej przy jednoczesnych wysokich kosztach jej utrzymania, mniejszą w przypadku tego typu przedsięwzięć zdolnością jednostek do formułowania i wdrażania projektów o charakterze sieciowym i ponadlokalnym, wymagających zaawansowanej koordynacji i zdolności do cedowania kompetencji zarządczych. W związku z tym w pierwotnej koncepcji kontraktu terytorialnego skupiono się na działaniach o ściśle gospodarczym i infrastrukturalnym charakterze. Przedsięwzięcia z obszaru polityki społecznej – niezwykle istotne dla uzyskania wysokiej jakości życia przez mieszkańców regionu - zostały w niej uwzględnione na podstawie wprost wyrażonego oczekiwania ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Cel 4. Zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów

Województwo zachodniopomorskie odgrywa istotną rolę w procesie zachowania i wykorzystania zasobów naturalnych Polski, przede wszystkim z racji tendencji do ich gospodarczego

(turystycznego) wykorzystania. Rośnie także jego znaczenie w produkcji energii ze źródeł odnawialnych, co wiąże się ze szczególnie korzystnymi warunkami wietrznymi w tym rejonie. Są to funkcje istotne, a wobec rosnącego zapotrzebowania na energię elektryczną, jej pozyskiwanie ze źródeł niekonwencjonalnych oraz zmniejszenie zużycia, mają wręcz charakter strategiczny. Służące temu i realizowane na obszarze województwa działania uzasadniają w pełni podjęcie dodatkowej interwencji z poziomu krajowego, w szczególności na rzecz wzmocnienia rozwiązań sieciowych i systemowych, oddziałujących na poziom ponadregionalny.

Obszar: Energetyka

Mimo niekorzystnych tendencji w zakresie zmiany struktury gospodarczej i upadku niektórych branż, co znacząco wpłynęło na sytuację ekonomiczną regionu w ciągu pierwszych dwóch dekad XXI wieku, społeczność i samorząd regionu skutecznie zabiega o uzyskanie możliwie dużego udziału w potencjale wytwórczym kraju. Aktywizowane są nowe formy działalności gospodarczej, w szczególności bazujące na reńcie położenia regionu. Przykładem tego jest rozwój energetyki wiatrowej wykorzystującej jedne z najlepszych pod względem wietrzności (a tym samym najlepsze dla lokalizacji farm wiatrowych) obszary w skali całego kraju.

Samorząd regionalny we współpracy z samorządami lokalnymi realizuje działania wspierające prowadzenie tego typu działalności i przewyższające istotne konflikty interesów, dotyczące zwłaszcza podejścia do ochrony środowiska naturalnego i komfortu życia mieszkańców. Nie mniej istotne jest jednak uzyskanie parametrów infrastruktury energetycznej umożliwiających wykorzystanie wyprodukowanej energii, bowiem ograniczony dostęp do sieci energetycznych (spowodowany przez słabe zagęszczenie infrastruktury i jej wyeksploatowanie) utrudnia bądź uniemożliwia przyłączanie kolejnych farm wiatrowych.

W ramach kontraktu terytorialnego nieodzowne jest dokonanie inwestycji w nowe sieci przesyłowe i dystrybucyjne. Poprawi to warunki prowadzenia działalności gospodarczej w regionie, ale co jeszcze bardziej istotne przyczyni się do poprawy bilansu energetycznego całego kraju poprzez zwiększenie zdolności przesyłowych w układzie południkowym i równoleżnikowym, ograniczenie uzależnienia od dostaw energii elektrycznej z Niemiec i zagrożenie destabilizacji systemu elektroenergetycznego na skale ponadregionalną. Dla poprawy bezpieczeństwa energetycznego w wymiarze regionalnym niezbędna jest budowa nowych i modernizacja istniejących przeciążonych linii dystrybucyjnych np. poprzez wymianę instalacji na przewody o większym przekroju w celu podniesienia dopuszczalnej długotrwałej temperatury pracy i zmniejszenia strat przesyłowych. Wykonanie wskazanych inwestycji zabezpieczy stabilne dostawy energii do odbiorców końcowych oraz umożliwi przyłączenie do sieci rozproszonych źródeł energii.

Postulowane działania powinny stanowić punkt wyjścia dla wdrożenia i realizacji szerokiego programu inwestycyjnego realizowanego przez przedsiębiorstwa dystrybucyjne prowadzące działalność gospodarczą na obszarze województwa. Kontrakt terytorialny stanowi ponadto właściwy punkt wyjścia dla dokonania zmian w regulacjach mogących mieć wpływ na przyspieszenie inwestycji (np. poprzez uniknięcie problemów z uzyskaniem prawa drogi - „korytarze przesyłowe”) oraz usunięcie przez organy stanowiące bariery formalno-prawnych i stworzenie zgodnie z wymaganiami UE sprzyjających warunków dla realizacji inwestycji sieciowych.

Obszar: Gospodarka odpadami

Województwo zachodniopomorskie cechuje się wyjątkowymi w skali kraju walorami naturalnymi. W znacznej mierze stanowią one podstawę dla prowadzenia intensywnej gospodarki turystycznej, w wielu przypadkach przesądzają także o wysokiej jakości życia mieszkańców posiadających bezpośredni dostęp do czystego środowiska. Ze wszech miar pożądanym jest zachowanie tego potencjału. Znajduje to uzasadnienie zarówno w pragmatyce codziennego życia i tworzenia warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej, jak i zapisami krajowego i unijnego prawa.

Oprócz przedsięwzięć o charakterze lokalnym oraz realizowanych w przeszłości znaczących inwestycji środowiskowych w przypadku przedsięwzięcia polegającego na budowie zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie istnieje konieczność zaangażowania środków europejskich. Przemawia za tym dodatkowo fakt, że ze względu na przyjmowane paliwo została ona zaklasyfikowana jako instalacja o statusie ponadregionalnym. Istotna jest także skala przedsięwzięcia - do zakładu w Koszalinie dostarczane będą odpady z terenu 40 gmin z subregionów: środkowopomorskiego, koszalińskiego i szczecińskiego.

Obszar: Poprawa efektywności energetycznej na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

Polityka rozwoju regionalnego realizowana przez samorząd województwa zachodniopomorskiego i nastawiona na wykorzystanie endogenicznych potencjałów i walorów środowiska przyrodniczego, a także wszechstronny rozwój gospodarczy, w pełni uwzględnia postulat poprawy efektywności energetycznej. Skala działań w tym obszarze jest stale niewystarczająca z racji wysokich kosztów ich realizacji oraz wciąż niskiej świadomości społecznej w dziedzinie ekonomicznych i środowiskowych następstw poprawy efektywności energetycznej w przypadku poszczególnych budynków, jak i całych kompleksów urbanistycznych.

W związku z tym istotne jest objęcie kontraktem terytorialnym grupy przedsięwzięć na rzecz poprawy efektywności energetycznej przewidzianych do realizacji na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. To dwa największe skupiska ludności oraz budynków mieszkalnych, gospodarczych i publicznych na terenie województwa, w związku z tym obszar ten koncentruje najwięcej obciążeń i zagrożeń związanych z przepływem i emisją ciepła do atmosfery. Skala istniejących wyzwań w minionych latach stanowiła barierę dla procesów inwestycyjnych, ponadto dynamiczny rozwój przestrzenny obu ośrodków i powstawanie nowych zakładów pracy dodatkowo zwiększa zapotrzebowanie na nowoczesną i wydajną infrastrukturę. Przedsięwzięcia zgłoszone do objęcia kontraktem mają charakter systemowy, dotyczą większości terytorium obu obszarów funkcjonalnych. W wyniku ich realizacji uzyskane zostaną oszczędności w ponoszonych kosztach ogrzewania, zmniejszenie strat energii powstających w procesie dystrybucji ciepła, wzrost efektywności wykorzystania energii w obiektach nowych i modernizowanych, które zostaną podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej w nowej perspektywie programowej w latach 2014 – 2020.

Obszar: Środowisko

Zasoby środowiskowe regionu przyczyniają się do jego atrakcyjności i doskonałych warunków dla życia i pracy. Stanowią przy tym istotne wyzwanie związane z koniecznością ich zachowania w możliwie naturalnej formie, zarówno dla dobra społeczności całego kraju, jak i przyszłych pokoleń. Obszar województwa zachodniopomorskiego w stosunkowo niskim stopniu i jedynie na ograniczonej przestrzeni poddany jest silnej presji przemysłu na środowisko naturalne, jej ograniczenie jest wymiernym efektem prowadzonych dotychczas działań. Obszarem problemowym o zdecydowanie większym znaczeniu i skali jest zarządzanie obszarami nadrzecznymi i zalewowymi w pasie Odry i w rejonie rzek Przymorza.

Występujące tam zagrożenia polegają na niebezpieczeństwie wystąpienia zalań i podtopień w efekcie gwałtownych opadów, istotnego podnoszenia się poziomu rzek, uszkodzeń infrastruktury przeciwpowodziowej lub występowania wód z naturalnych koryt tam, gdzie tego typu zabezpieczeń brakuje. Skala niezbędnych do realizacji prac zdecydowanie przerasta możliwości i zdolności koordynacyjno – realizacyjne środowisk lokalnych, a z racji ich systemowej natury kwalifikuje je do finansowania przy zaangażowaniu środków krajowych.

Utrzymanie niezakłóconego przepływu rzek i bezpieczeństwa otaczających je terenów jest oczywistym warunkiem normalnego funkcjonowania zamieszkujących je społeczności.

3. Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego

Stanowisko obejmuje 62 przedsięwzięcia uporządkowane według celów ilustrujących strategiczną wizję rozwoju regionu przewidzianą do realizacji poprzez wdrożenie kontraktu terytorialnego. Ich koszty podano w oparciu o aktualne szacunki potrzeb i porównywalne warunki realizacji inwestycji. Dla zobrazowania logiki interwencji uwzględniającej podejście terytorialne do rozwoju regionu przedsięwzięcia zostały ukazane w ujęciu przestrzennym w podziale na obszary tematyczne. Poszczególne dane mogą być modyfikowane w toku prowadzenia konsultacji projektu stanowiska oraz późniejszych negocjacji kontraktu.

3.1. Koszty realizacji i źródła finansowania przedsięwzięć

W poniżej tabeli przedstawiono listę przedsięwzięć wraz z szacowanym kosztem realizacji. Wskazano również priorytet inwestycyjny, w ramach którego przewiduje się finansowanie z udziałem środków europejskich. W ostatniej kolumnie zaznaczone zostało oczekiwane źródło finansowania w ramach programów krajowych („K”) lub RPO WZ 2014 – 2020 („R”). Zgodnie z poniższym zestawieniem przewiduje się, że 42 przedsięwzięcia będą współfinansowane z programów operacyjnych wdrażanych na poziomie krajowych i 15 ze środków RPO WZ 2014 – 2020. W przypadku 4 przedsięwzięć, z uwagi na brak przesądzeń dotyczących demarkacji wsparcia, wskazano zarówno poziom krajowy i regionalny. W przypadku projektu pn. „Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim” nie wskazano PI, gdyż przewiduje się, że wsparcie pochodzić będzie ze środków krajowych.

L.p.	Nazwa przedsięwzięcia / celu / obszaru	koszt (mln zł)	PI	finansowanie: Kraj/Region
	Cel 1: Poprawa zewnętrznej dostępności województwa	30 560		
	Obszar: budowa i modernizacja dróg kołowych	18 910		
1	Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia	2 392	7.1	K
2	Budowa drogi krajowej nr 6 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa	5 151	7.2	K
3	Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza	3 862	7.2	K
4	Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka	2 525	7.2	K
5	Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin	780	7.1	K

6	Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa	4 200	7.2	K
Obszar: budowa i modernizacja dróg kolejowych		7 400		
7	Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż – Poznań	3 000	7.1	K
8	Modernizacja linii kolejowej nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński na terenie woj. Zachodniopomorskiego	2 500	7.4	K
9	Modernizacja linii kolejowej nr 273 odc. Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą	1 600	7.1	K
10	Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg mającej istotne znaczenie dla rozwoju i dostępności komunikacyjnej Pomorza Środkowego	300	7.4	K
Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej		3 843		
11	Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m	1 385	7.3	K
12	Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście	844	7.3	K
13	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu	923	7.3	K
14	Rozbudowa portu morsko-rzecznego w Policach	233	7.3	K
15	Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego	6	7.3	K
16	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu	149	7.3	K
17	Modernizacja portu w Darłowie	43	7.3	K
18	Przebudowa wejścia do Portu w Darłowie	220	7.3	K
19	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	40	7.3	K
Obszar: infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna)		407		
20	Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	20	7.3	K
21	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej - odcinek zachodniopomorski	387	7.3	K
Cel 2: Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu		5 470		
Obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości		650		
22	Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki BioAT	260	1.1	K
23	Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej	290	1.1	K

24	Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim	65	3.1	R
25	Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe	35	3.1	R
26	Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw	-	1.2	K/R
Obszar: społeczeństwo informacyjne		99		
27	Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	49	2.3	K
28	Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego	50	2.3	K
29	Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)	979	2.1	K
Obszar: poprawa subregionalnej dostępności komunikacyjnej		1 819		
30	Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego	550	7.4	K
31	Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich	650	7.2	R
32	Likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna	239	7.2	K
33	Modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica woj. - Szczecinek - Runowo Pomorskie	380	7.4	R
Obszar: infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego		2 398		
34	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351	664	7.4	K
35	Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego	350	4.5	K
36	Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3	509	7.2	K
37	Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM	295	4.5	K
38	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II	250	4.5	K
39	Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie	145	4.5	R

40	Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa	185	7.2	K
Obszar: infrastruktura komunikacyjna Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego		504		
41	Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF	436	4.5	K/R
42	Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg	68	7.4	R
Cel 3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców		845		
Obszar: zdrowie i opieka społeczna		553		
43	Budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie	20	9.1	R
44	Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie	28	9.1	R
45	Przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach	40	9.1	R
46	Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach	35	9.1	R
47	Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim	75	9.1	R
48	Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim	20	9.1	R
49	Modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie	260	9.1	K
50	Rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyna	75	2.3	R
Obszar: kultura-edukacja-sport		292		
51	Rozbudowa Teatru Polskiego	65	6.3	K
52	Muzeum Morskie „Balticum”	95	6.3	R
53	Tworzenie „Małych Nautilusów”	42	10.4	R
54	Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim	90	-	K - poza UE
Cel 4: Zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów		3 734		
Obszar: energetyka		1 985		
55	Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE	906	4.1	K

56	Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii	333	4.1	K
57	Budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany o mocy od 200 MWe do 270 MWe	746	4.7	K
Obszar: gospodarka odpadami		403		
58	Zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie	403	6.1	K
Obszar: poprawa efektywności energetycznej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego		695		
59	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM	197	4.3	K/R
60	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych na terenie SOM	159	4.5	K
61	Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego	339	4.3	K/R
Obszar: środowisko		651		
62	Budowa, modernizacja lub odbudowa 575 km wałów przeciwpowodziowych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych	651	5.2	K

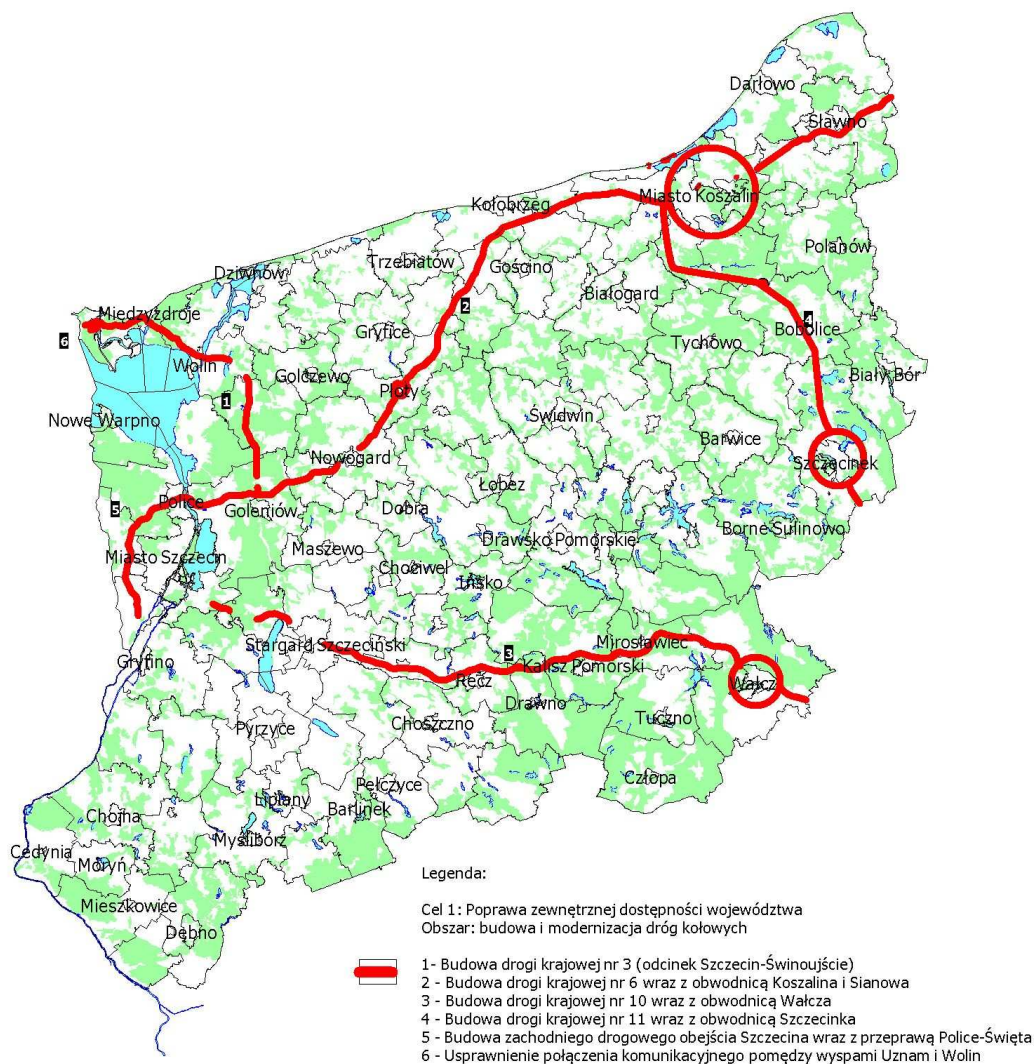
RAZEM: 40 609

3.2. Przedsięwzięcia do kontraktu terytorialnego - ujęcie przestrzenne

Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa

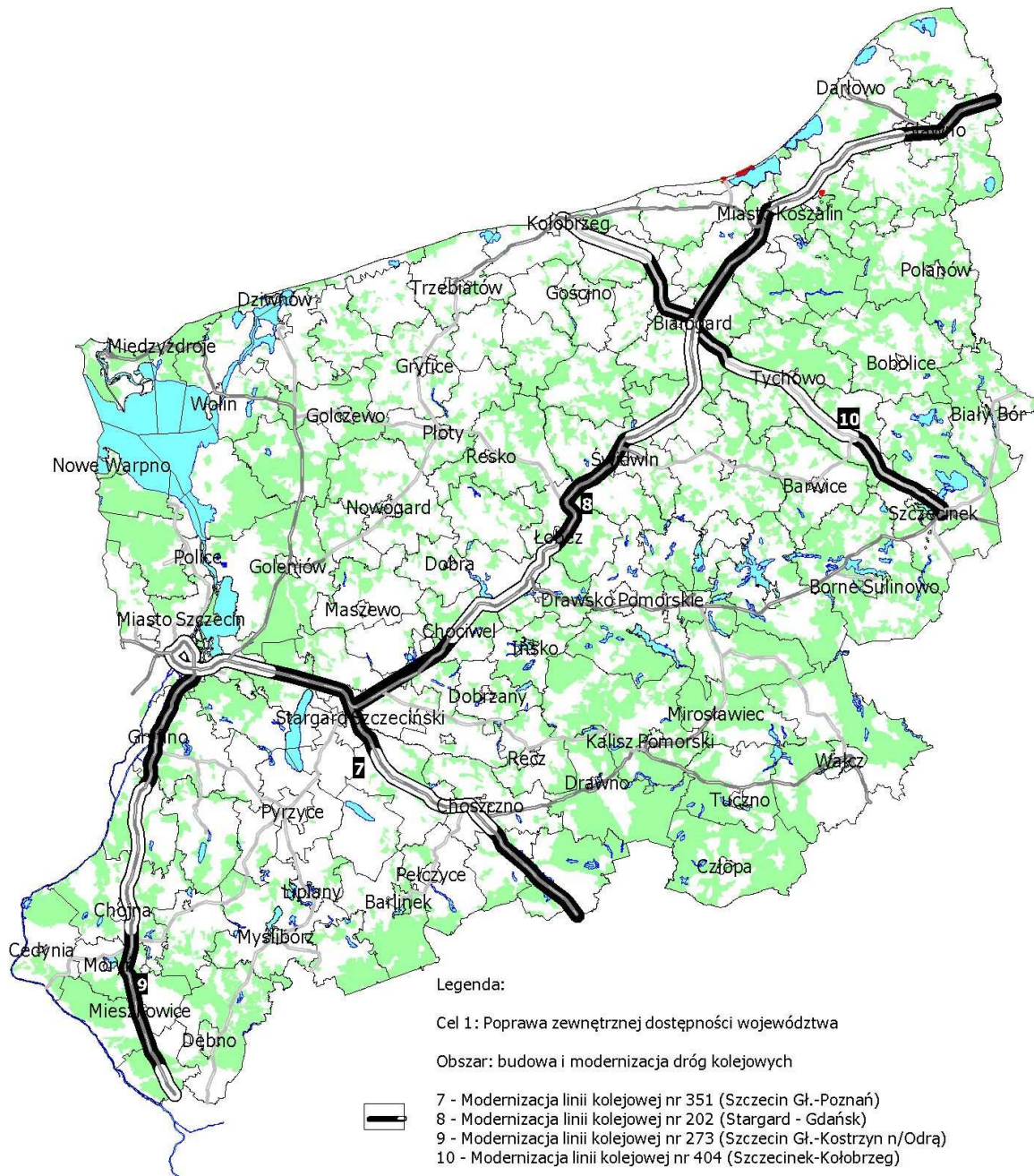
Obszar: budowa i modernizacja dróg kołowych

- Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia
- Budowa drogi krajowej nr 6 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa
- Budowa drogi krajowej nr 10 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza
- Budowa drogi krajowej nr 11 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka
- Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin
- Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa



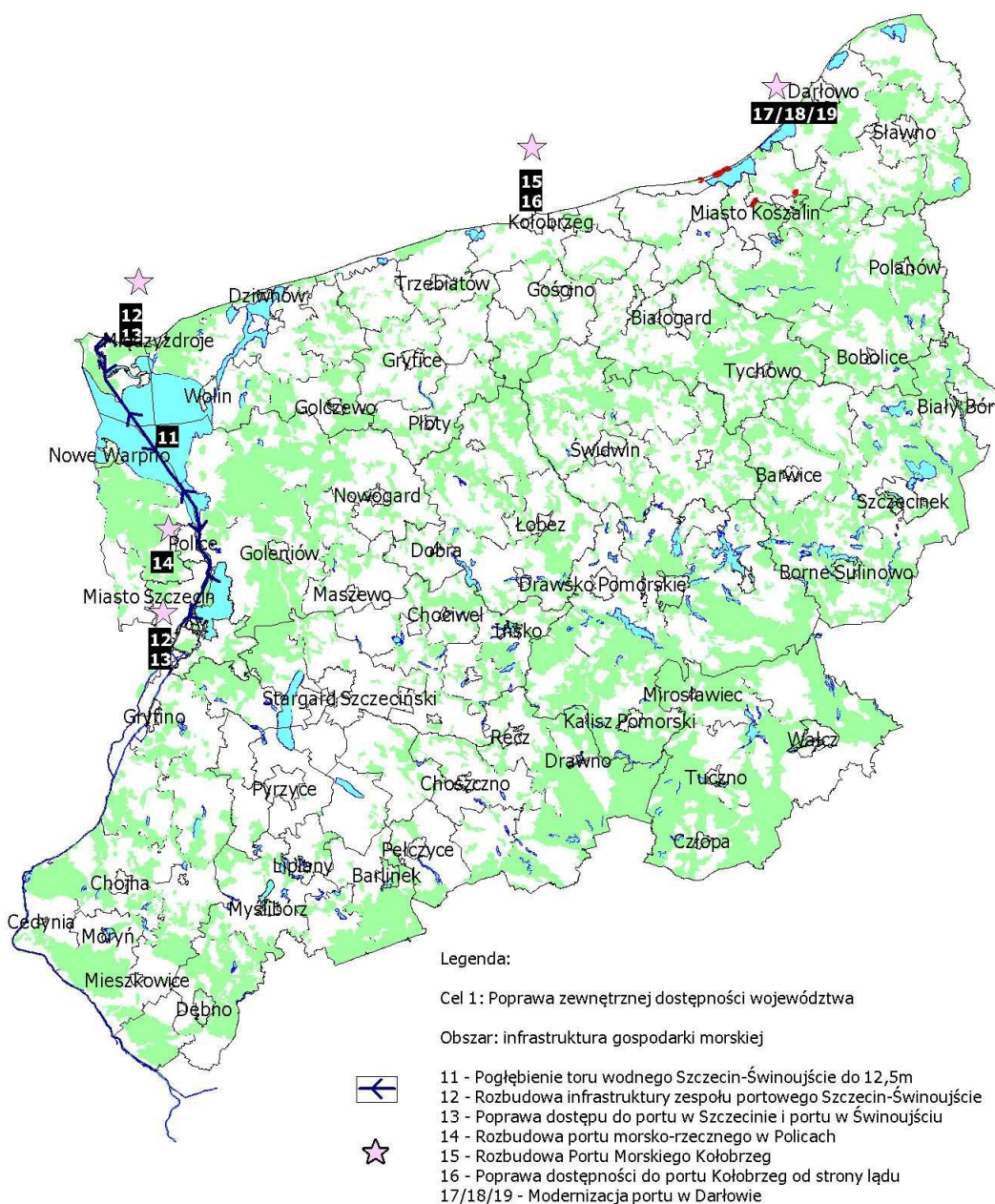
Obszar: budowa i modernizacja dróg kolejowych

- Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż- Poznań
- Modernizacja linii kolejowej nr 202 Gdańsk-Stargard Szczeciński na terenie woj. Zachodniopomorskiego
- Modernizacja linii kolejowej nr 273 odc. Szczecin Główny - Kostrzyn n/Odrą
- Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek-Kołobrzeg mającej istotne znaczenie dla rozwoju i dostępności komunikacyjnej Pomorza Środkowego



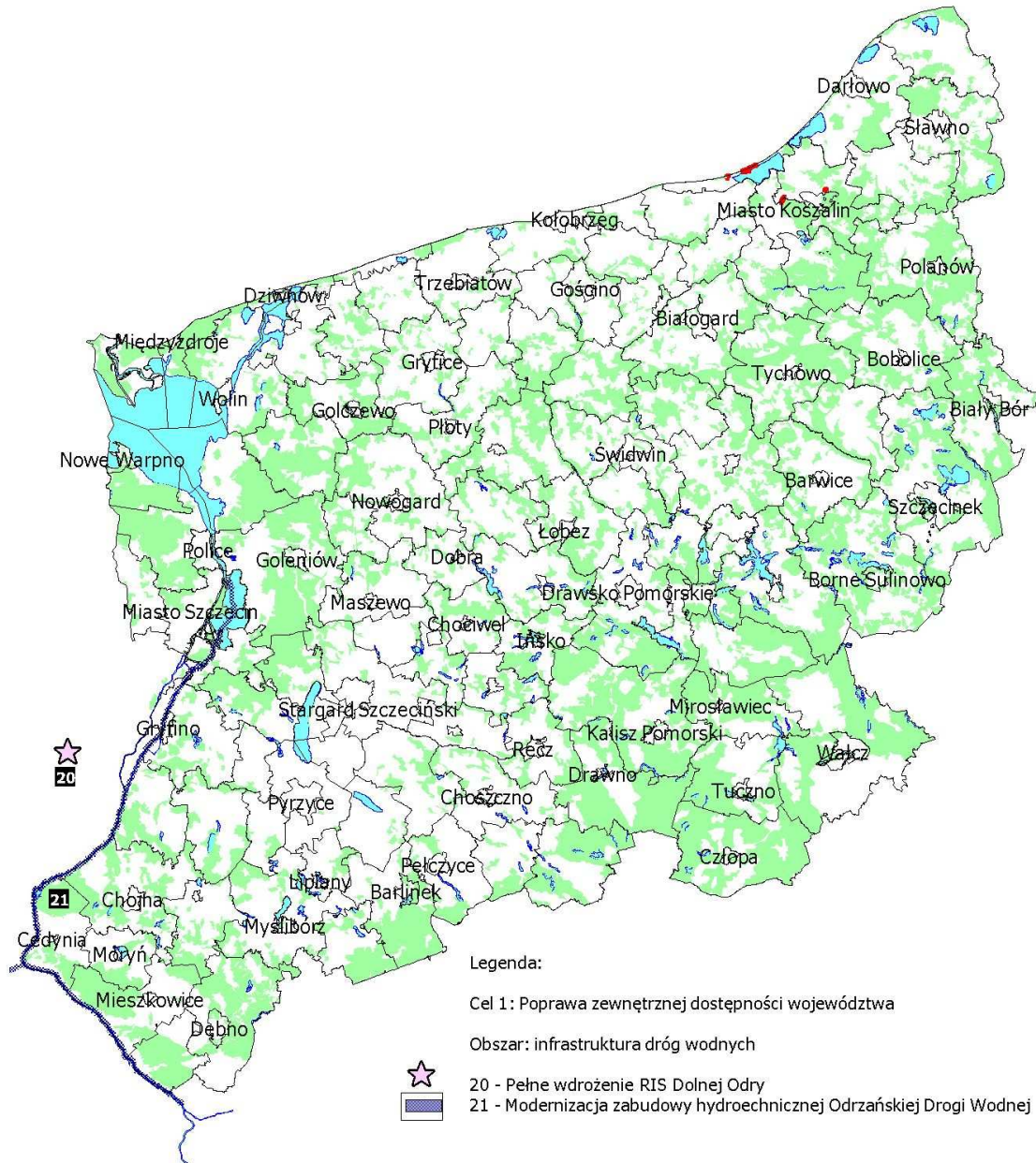
Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej

- Pogłębienie toru morskiego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m
- Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście
- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu
- Rozbudowa portu morsko-rzecznego w Policach
- Rozbudowa portu morskiego Kołobrzeg
- Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu
- Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby Portu Darłowo
- Przebudowa wejścia do Portu Darłowo
- Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo



Obszar: infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna)

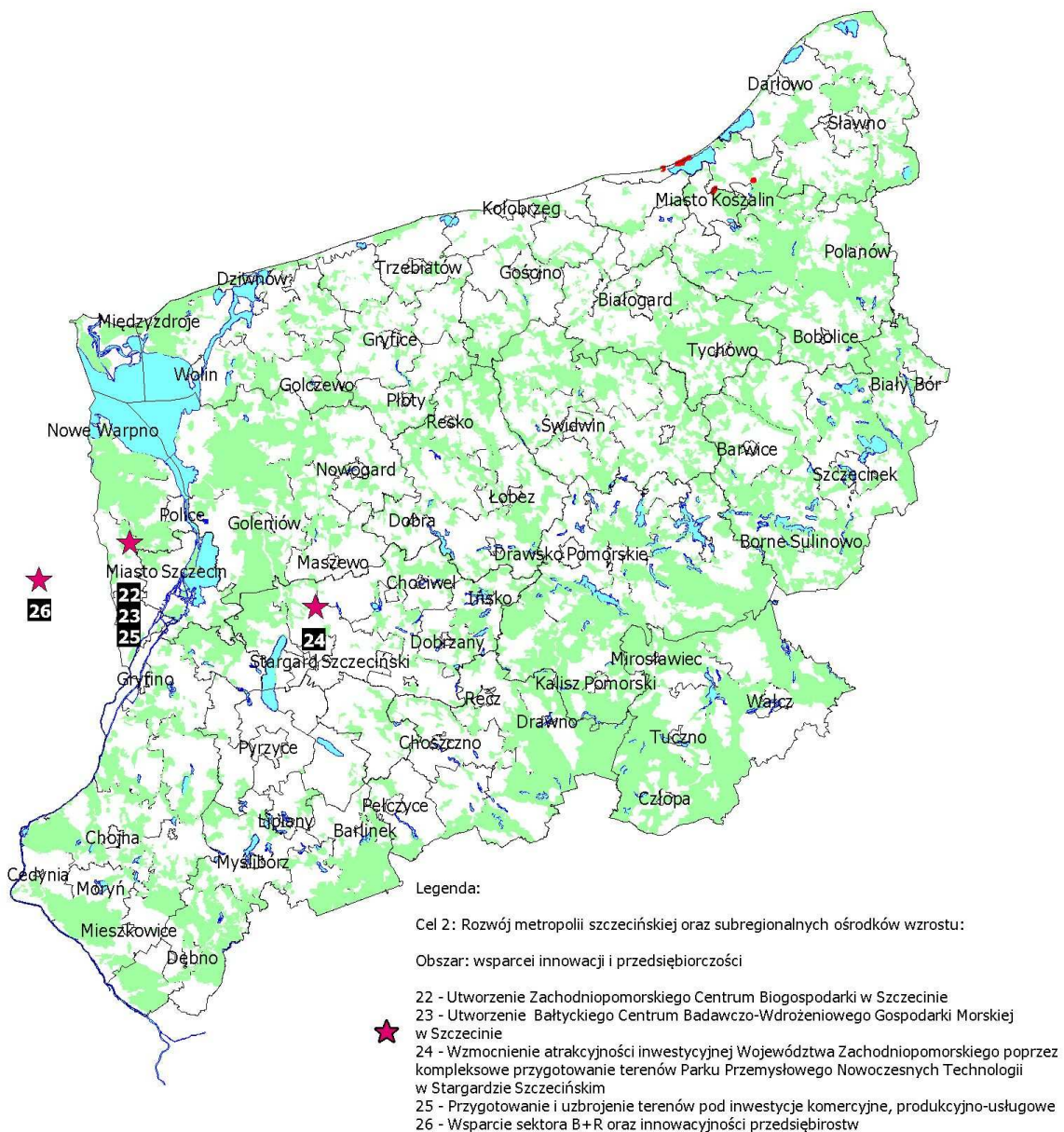
- Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry
- Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej



Cel 2. Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu

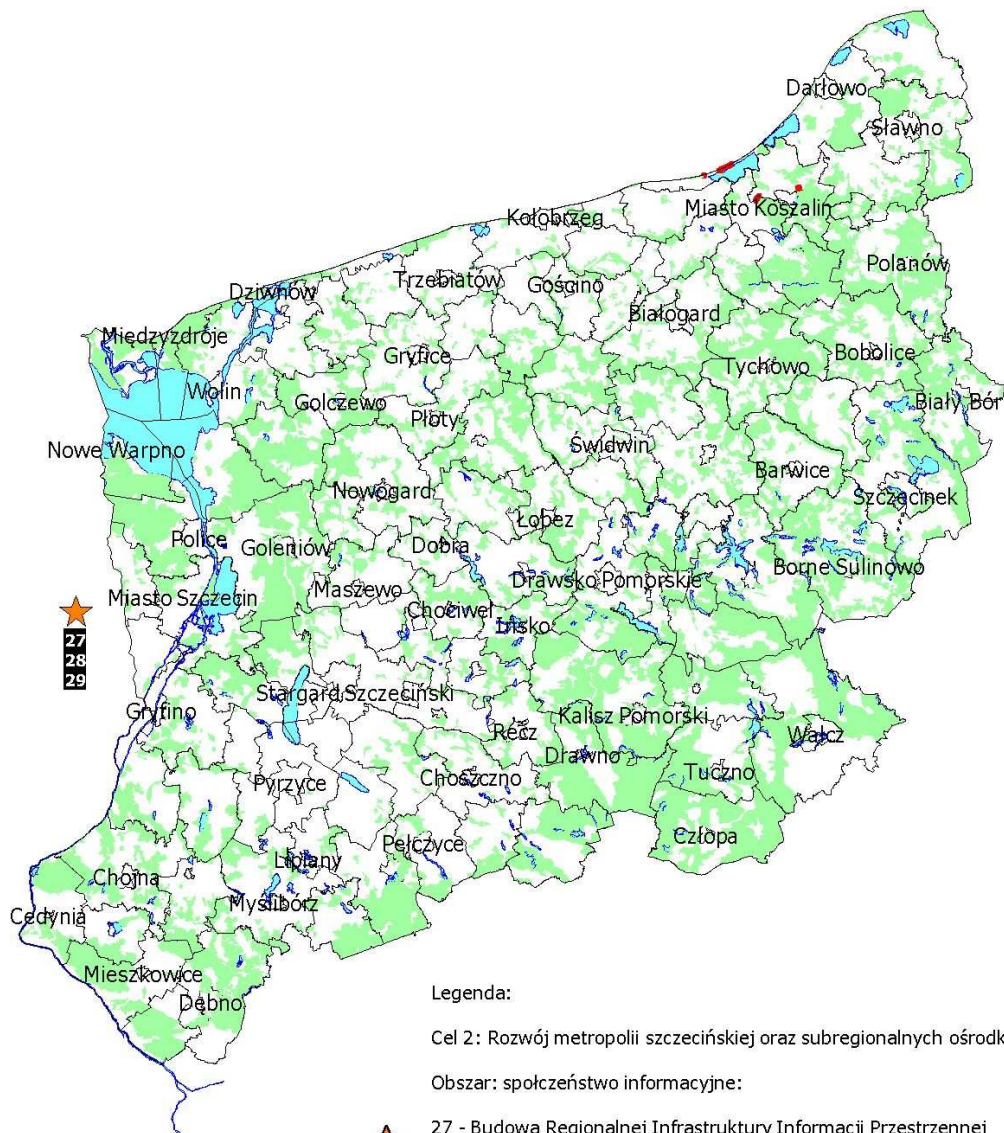
Obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości

- Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki (BioAT)
- Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej
- Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim
- Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe
- Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw



Obszar: społeczeństwo informacyjne

- Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
- Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego
- Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)



Legenda:

Cel 2: Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu

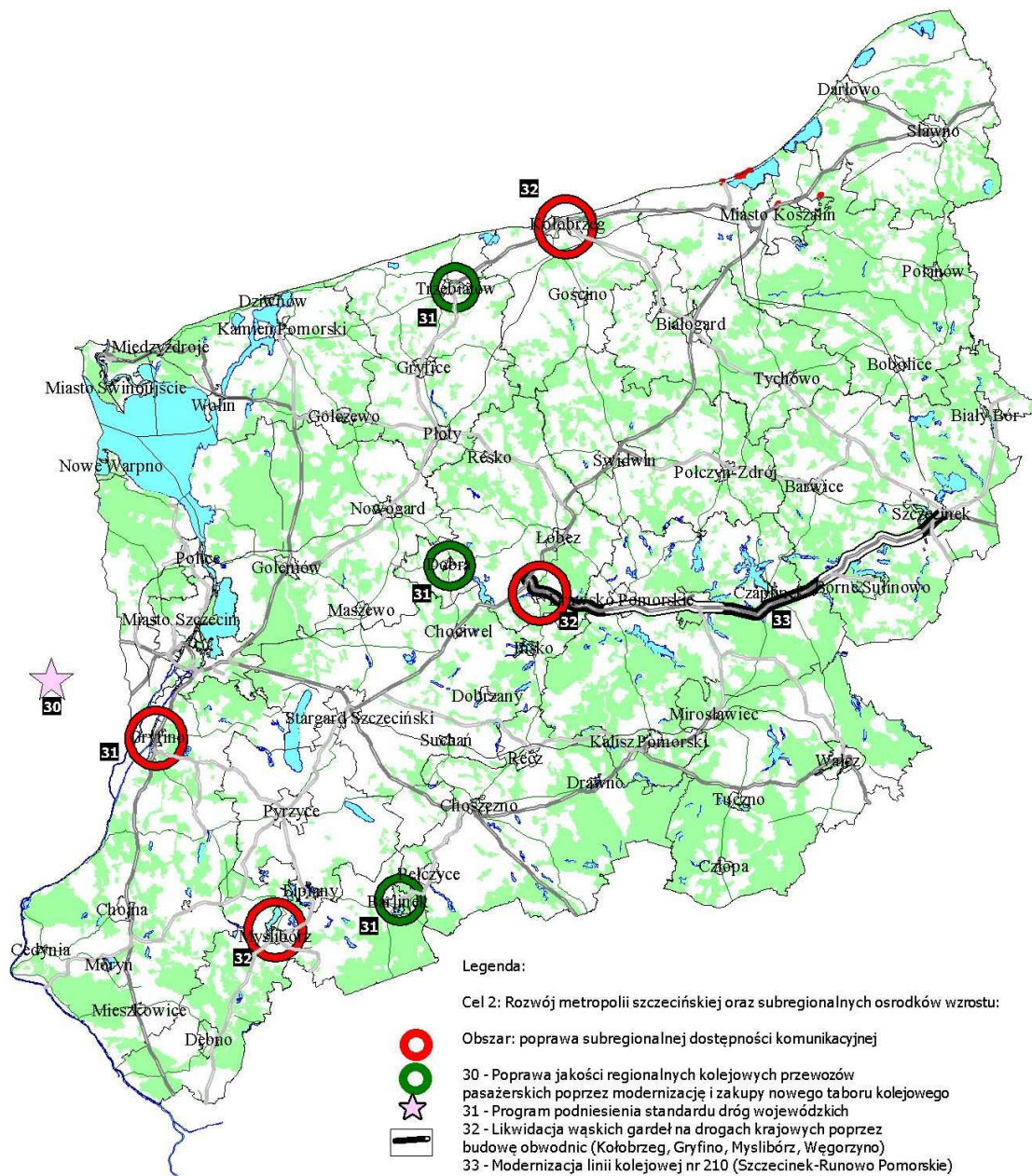
Obszar: społeczeństwo informacyjne:



- 27 - Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
- 28 - Budowa zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach województwa zachodniopomorskiego
- 29 - Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)

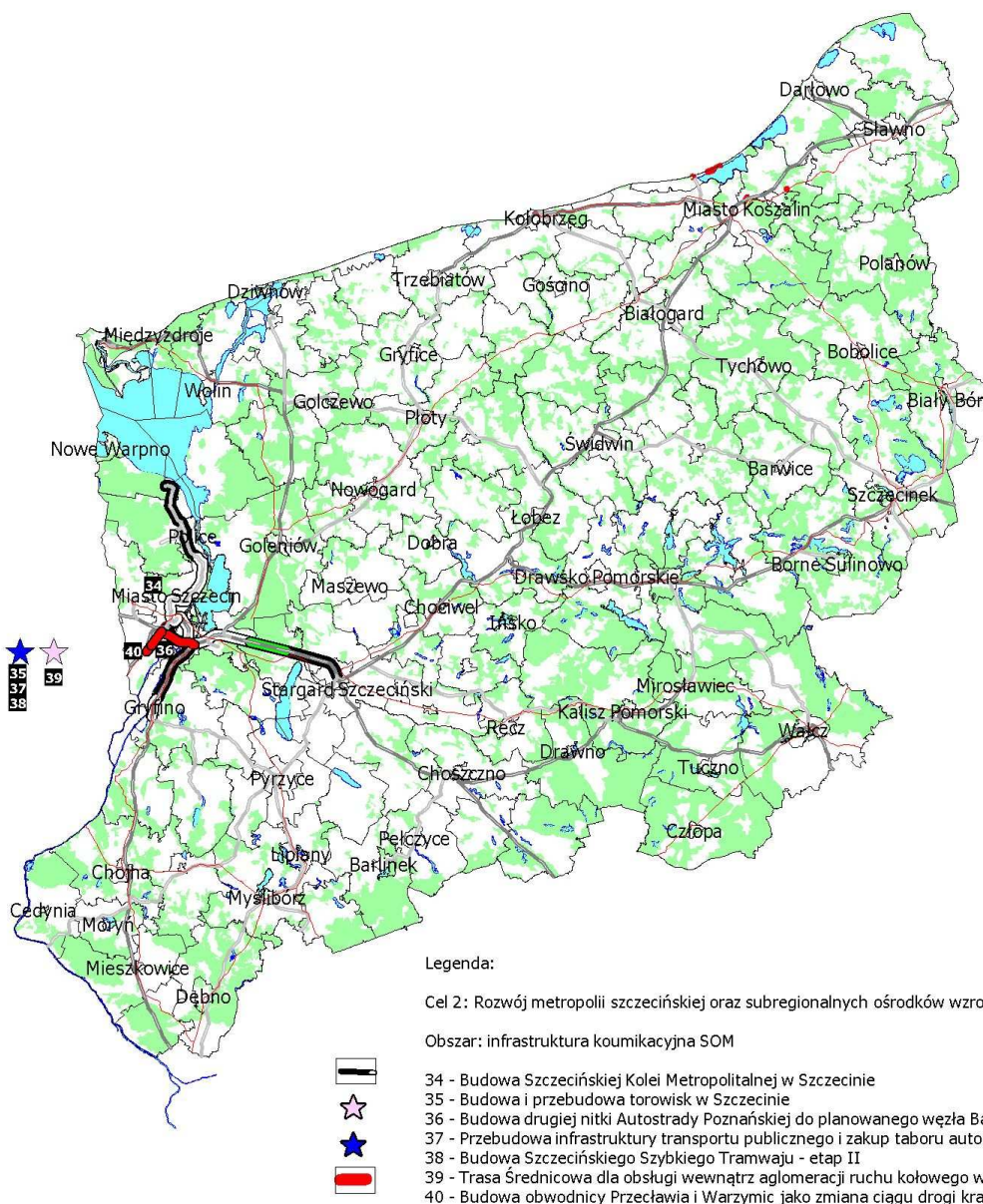
Obszar: poprawa subregionalnej dostępności komunikacyjnej

- Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego
- Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich
- Likwidacja wąskich gardel na drogach kolejowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna
- Modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica woj.- Szczecinek-Runowo Pomorskie



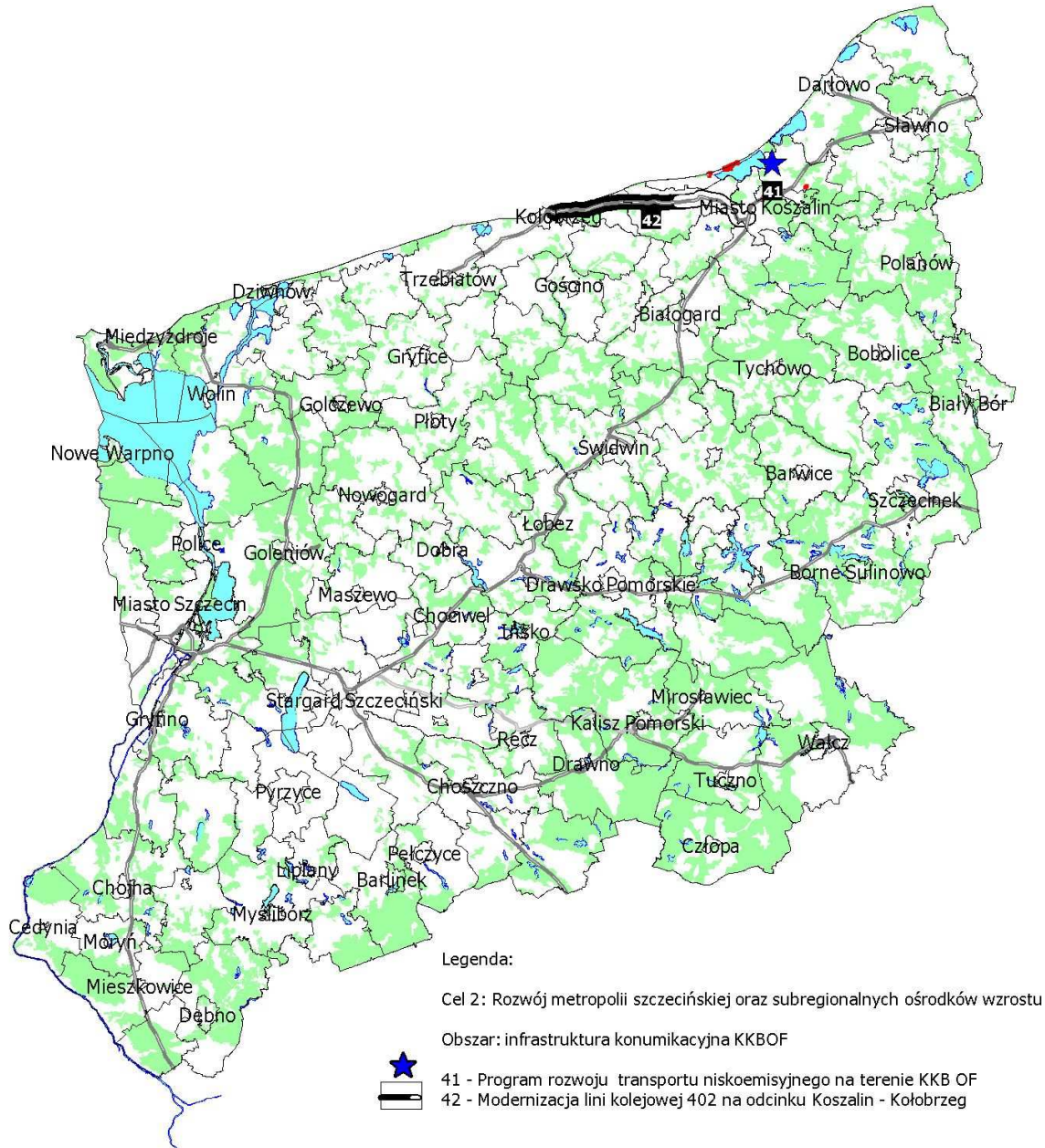
Obszar: infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

- Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351
- Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego
- Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą „ul. Autostrada Poznańska” w połączeniu z A6 i S3
- Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM
- Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II
- Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie
- Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie –węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowo



Obszar: infrastruktura komunikacyjna Koszalińsko – Kołobrzeczko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

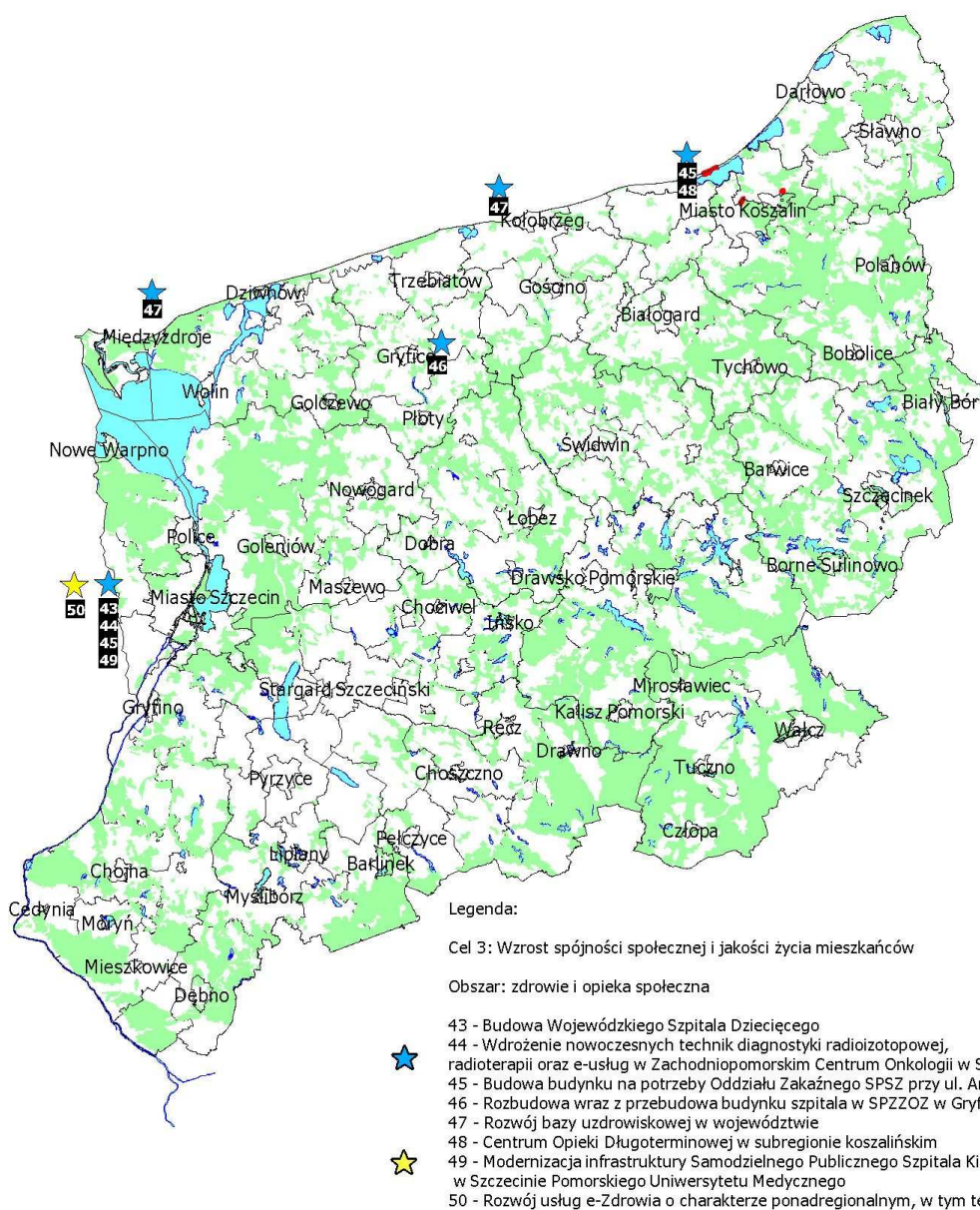
- Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF
- Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin-Kołobrzeg



Cel 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców

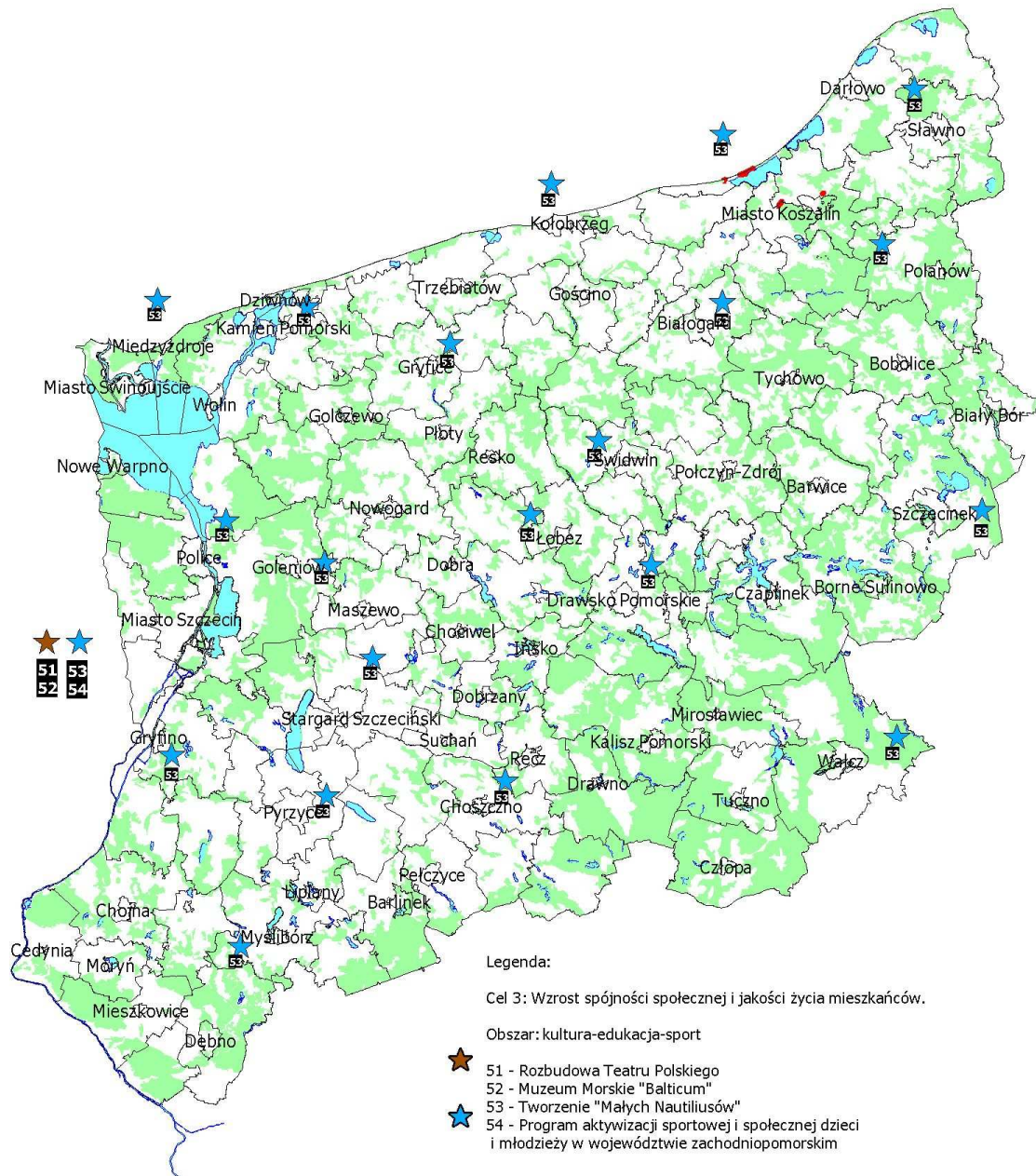
Obszar: zdrowie i opieka społeczna:

- Budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie
- Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie
- Przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej lecznictwa zakaźnego w subregionach
- Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach
- Rozwój Bazy Uzdrawiskowej w Województwie Zachodniopomorskim
- Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim
- Modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Kilinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie
- Rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyna



Obszar: kultura-edukacja-sport

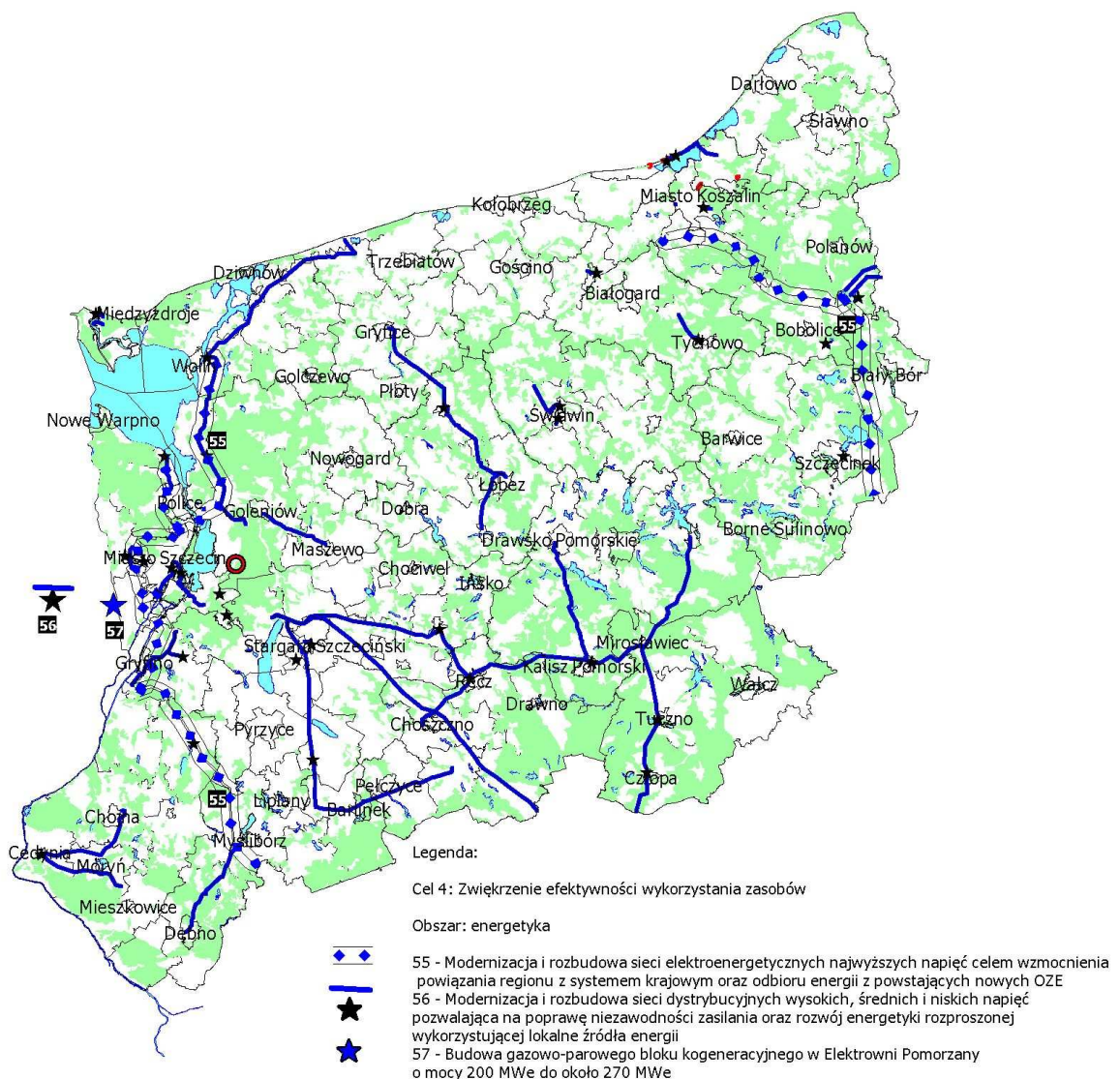
- Rozbudowa Teatru Polskiego
- Muzeum Morskie „Balticum”
- Tworzenie „Małych Nautilusów”
- Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim



Cel 4. Zwiększenie efektywności wykorzystywania zasobów

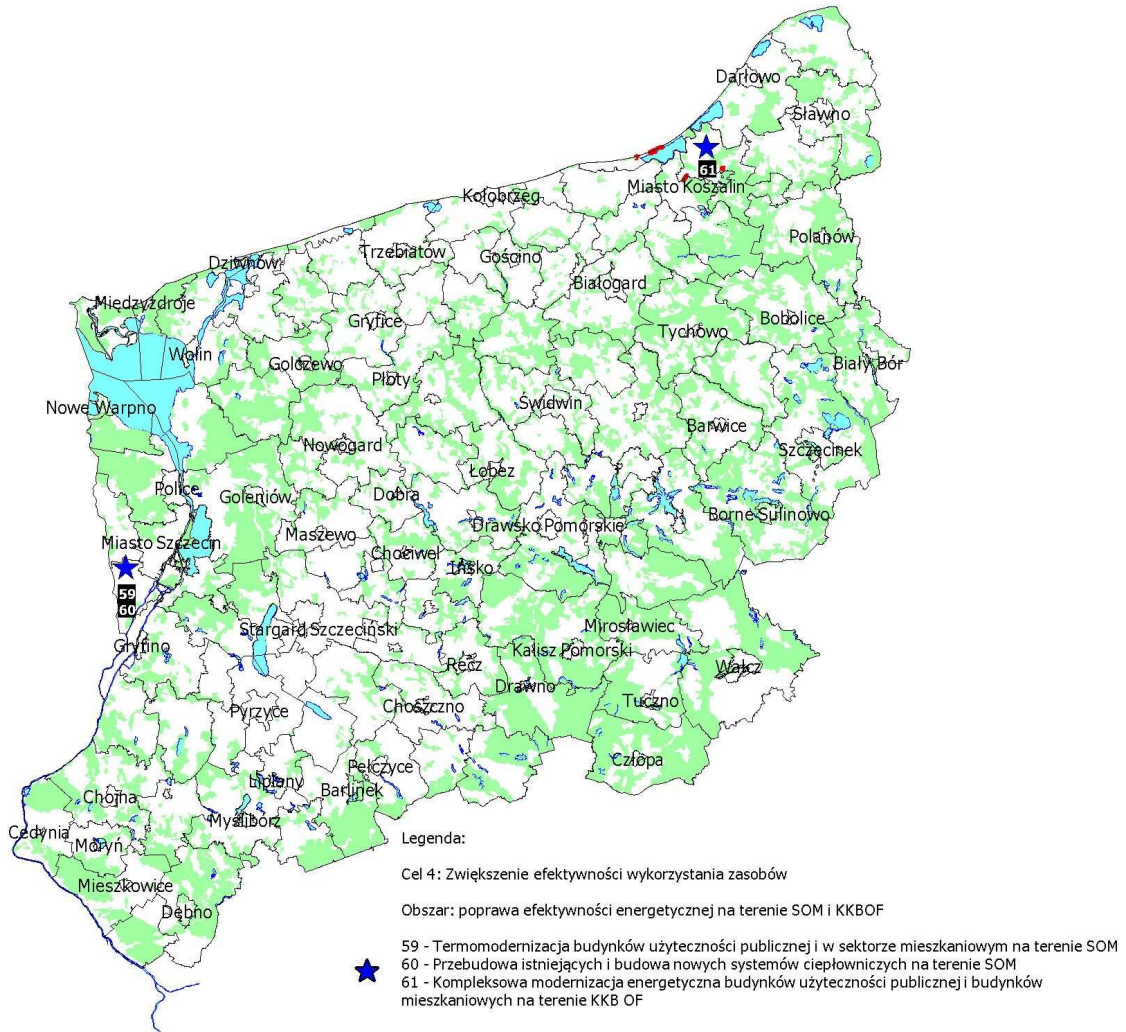
Obszar: energetyka

- Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE
- Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii
- Budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany o mocy od 200 MWe do 270 MWe



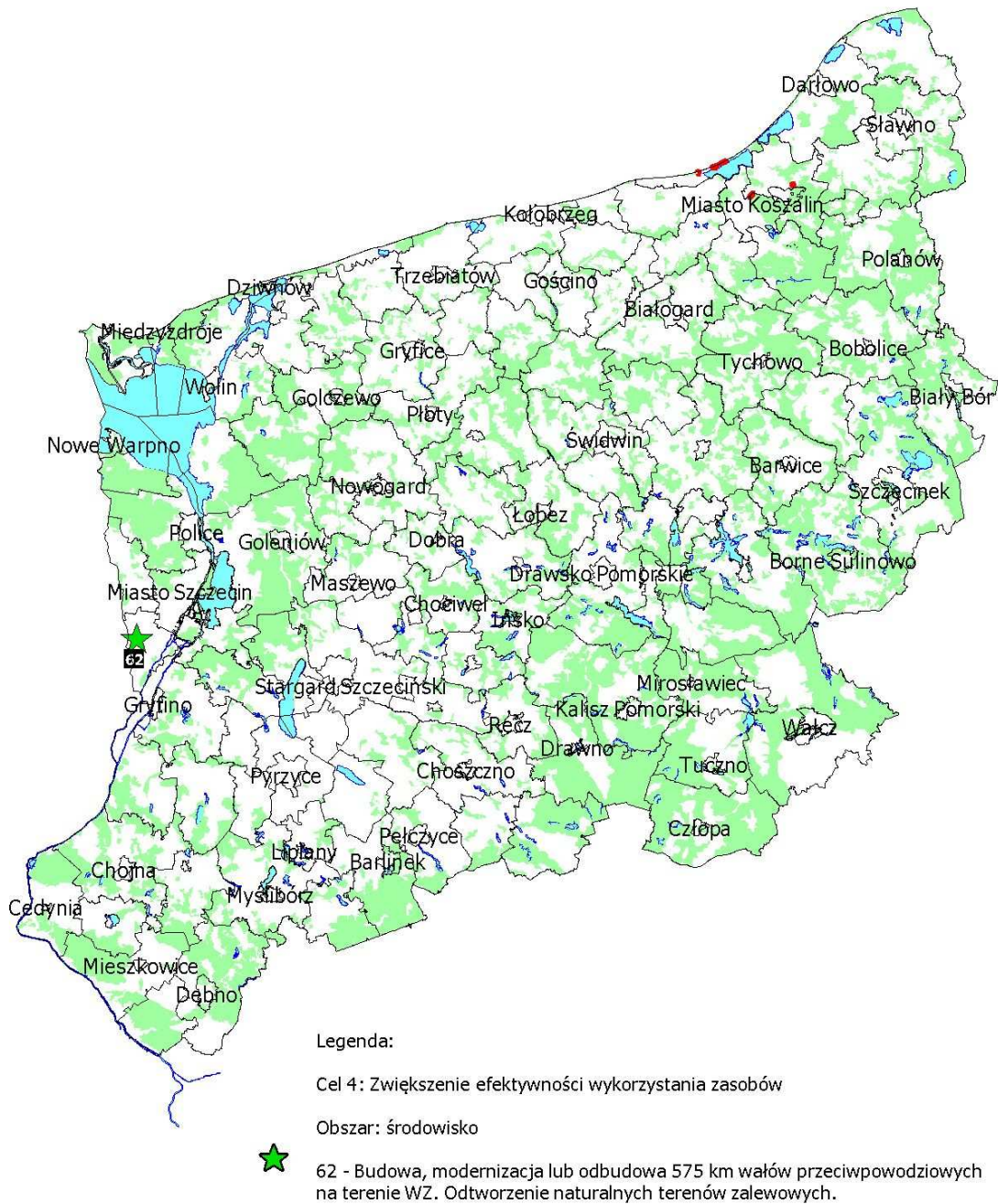
Obszar: poprawa efektywności energetycznej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

- Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM
- Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych na terenie SOM
- Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego



Obszar: środowisko

- Budowa, modernizacja lub odbudowa 575 km wałów przeciwpowodziowych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych



4. Skrócone opisy przedsięwzięć

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	1. Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia¹
2.	Lokalizacja	Droga ekspresowa S-3 Świnoujście - Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Droga ekspresowa S-3 Świnoujście - Szczecin – Legnica - Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E65 z Malmo w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście – Szczecin na południe, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej granicy z Czechami. Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Dokończenie na terenie województwa zachodniopomorskiego przebudowy drogi krajowej nr 3, z dostosowaniem do parametrów drogi klasy S na odcinku Szczecin - Świnoujście, umożliwi właściwe skomunikowanie przejścia granicznego i portu morskiego w Świnoujściu ze Szczecinem oraz z wybudowanym odcinkiem drogi S 3 na trasie Szczecin – Gorzów Wlkp., a tym samym ze środkowym obszarem Polski Zachodniej. Realizacja całego przebiegu drogi S3 umożliwi: dogodne połączenie tranzytowe o znaczeniu międzynarodowym pomiędzy krajami skandynawskimi i krajami na Bałkanach, stworzenie korzystnych warunków wspierania rozwoju regionów położonych wzdłuż drogi ekspresowej S-3, poprzez zapewnienie im bezpośredniego dostępu do transportu i połączeń z dużymi ośrodkami miejskimi, stymulowanie rozwoju rynku transportowo – spedycyjno –logistycznego, rozwój transportu intermodalnego przez powiązanie dróg i infrastruktury kolejowej.
4.	Dokumenty strategiczne	Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025.
5.	Oczekiwane rezultaty	Rezultatem realizacji przedmiotowych zadań będzie osiągnięcie spójności gospodarczo - społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych regionów, a co za tym idzie - średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udrożnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, dostosowanie wewnętrznego układu drogowo – ulicznego gminy do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych transportowych. Ponadto nastąpi: wzrost atrakcyjności terenów, poprawa konkurencyjności gospodarczej gminy, powiatu, województwa, rozwój infrastruktury gmin i powiatów poprzez poprawę przepustowości układu transportowego, podniesienie komfortu życia mieszkańców, zmniejszenie emisji spalin i ograniczenie hałasu. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie także na: skrócenie czasu przejazdu dla ruchu tranzytowego oraz lokalnego, poprawę dostępności i poprawę warunków funkcjonowania istniejących oraz potencjalnych podmiotów gospodarczych, zwiększenie atrakcyjności istniejących zainwestowanych

¹ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

		terenów, polepszenie jakości funkcjonowania układu komunikacyjnego, poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawę komfortu podróży, zmniejszenie oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza trujących substancji ze spalin, podniesienie standardu życia mieszkańców okolicznych miejscowości, poprawa walorów estetycznych okolic sąsiadujących z planowaną inwestycją. Do rezultatów częściowych projektu można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy, ochronę środowiska.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Odcinek Świnoujście - Troszyn: 1 500 mln zł Obwodnica Brzozowa: 113,3 mln zł Odcinek Brzozowo - Rurka, Rurka - Rzęśnica: 779,1 mln zł Razem: 2 392,4 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Świnoujście - Troszyn: 2016 Obwodnica Brzozowa: 2015 Odcinek Brzozowo - Rurka, Rurka - Rzęśnica: 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Odcinek Świnoujście - Troszyn: 2021 Obwodnica Brzozowa: 2016 Odcinek Brzozowo - Rurka, Rurka - Rzęśnica: 2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Swięta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	2. Budowa drogi krajowej nr 6 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa²
2.	Lokalizacja	województwo: zachodniopomorskie; powiat: goleniowski, gryficki, kołobrzeski, koszaliński, sławieński, słupski; gmina: Goleniów, Osina, Nowogard, Płoty, Brojce, Rymań, Siemyśl, Kołobrzeg, Dygowo, Ustronie, Będzino, Biesiekierz, Sianów, Sławno
3.	Opis przedsięwzięcia	Planowana droga ekspresowa S6, poprowadzona zostanie równoległe do wybrzeża Bałtyku i stanowić będzie optymalne połączenie drogowe pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi Pomorza na odcinku Goleniów – Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk - Trójmiasto. Jednocześnie droga ta zapewni poprawę dostępności wewnętrznej i zewnętrznej województwa, usprawni drogowy system transportu oraz zlikwiduje uciążliwości związane z ruchem tranzytowym a także poprawi dostępność i atrakcyjność centrów gospodarczych, administracyjnych i turystycznych oraz kurortów nadmorskich i portów morskich w regionie. Łączna długość planowanego odcinka drogi na terenie województwa zachodniopomorskiego (w tym obwodnica Koszalina i Sianowa) wynosi 183 km (z wyłączeniem istniejącej obwodnicy Nowogardu).
4.	Dokumenty strategiczne	Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wynikiem realizacji zadania będzie: poprawa dostępności terytorialnej kraju, poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich (wzmocnienie połączeń w relacji Gdańsk - Szczecin), poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i integracją rynków pracy dużych ośrodków i otaczających je regionów (inwestycje drogowe łączące największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi), stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, zapewnienia bezpieczeństwa i niezawodności (bezpieczna infrastruktura drogowa), ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracja systemu transportowego, poprawa bezpieczeństwa, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Odcinek Goleniów - Koszalin: 3 224,8mln zł. Obwodnica Koszalina i Sianowa: 765,5 mln zł. Odcinek Sianów - Słupsk: 1 160,4 mln zł. Razem: 5 150,7 mln zł.
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Goleniów - Koszalin: 2016 Obwodnica Koszalina i Sianowa: 2015 Odcinek Sianów - Słupsk: 2016

² Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Odcinek Goleniów - Koszalin: 2018 Obwodnica Koszalina i Sianowa: 2017 Odcinek Sianów - Słupsk: 2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	3. Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza
2.	Lokalizacja	Droga krajowa nr 10 na odcinku (Lubieszyn) Szczecin-Piła
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Droga krajowa nr 10 biegnie od granicy Niemiec (Lubieszyn) przez Szczecin, Stargard Szczeciński, Wałcz, Piłę, Bydgoszcz, Białe Błota, Sierpc, Płońsk. Łączy miasto Szczecin, stolicę województwa, z aglomeracją bydgosko - toruńską a dalej z Płońskiem pod Warszawą. Projektowana droga, będzie drogą klasy S o dwóch jezdniach. Każda jezdnia będzie posiadała po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.</p> <p>Odcinek Szczecin - Piła: przewiduje się pozostawienie rezerwy terenu w pasie dzielącym pod trzeci pas ruchu. Dostępność drogi będzie zapewniona poprzez bezkolizyjne węzły drogowe połączone z istniejącymi drogami za pomocą skrzyżowań. W celu obsługi terenów sąsiadujących z drogą S10 przewiduje się wykonanie dróg serwisowych, które będą obsługiwały tereny przyległe. Ponadto przewidziano przebudowę istniejących dróg publicznych w rejonie projektowanych węzłów, w celu utworzenia spójnego lokalnego układu komunikacyjnego. W ciągu dróg publicznych przecinanych przez projektowaną trasę S10 projektuje się bezkolizyjne przejazdy. Droga będzie posiadała odwodnienie na całej długości oraz oświetlenie węzłów i skrzyżowań.</p> <p>Obwodnica Wałcza: przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Wałcz w ciągu drogi krajowej nr 10 Szczecin-Piła-Toruń. Zadanie obejmuje: budowę nowego dwujezdniowego odcinka drogi krajowej nr 10 na odcinku około 16 km oraz około 4 km nowego odcinka drogi krajowej nr 22, stanowiącego obwodnicę miasta Wałcz, budowę 4 węzłów drogowych w ciągu drogi S-10: "Chrząstkowo", "Kołobrzaska", "Ostrowiec", "Witankowo", oraz węzła "Dobino" w ciągu drogi krajowej nr 22, przebudowę dróg gminnych, budowę dróg dojazdowych, budowę zatok autobusowych, zjazdów, chodników oraz pasu rozdziału (wyspy wyniesione), budowę obiektów mostowych (wiaduktów, mostu, przejść dla zwierząt, przejazdu dla rowerów, przepustów gospodarczych), budowę kanalizacji deszczowej, która odwadnia</p>

		projektowaną drogę, budowę oświetlenia węzłów, przebudowę lub zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi. Realizacja inwestycji pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar aglomeracji miejskiej oraz zlikwiduje poważne utrudnienia w ruchu.
4.	Dokumenty strategiczne	Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wynikiem realizacji zadania będzie: poprawa dostępności terytorialnej kraju, poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich (wzmocnienie połączeń w relacji Gdańsk - Szczecin), poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i integracja rynków pracy dużych ośrodków i otaczających je regionów (inwestycje drogowe łączące największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi), stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, zapewnienia bezpieczeństwa i niezawodności (bezpieczna infrastruktura drogowa), ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracja systemu transportowego, poprawa bezpieczeństwa, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Odcinek Szczecin - Piła: 3 150,7 mln zł Obwodnica Wałcza: 711,7 mln zł Razem: 3 862,4 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Szczecin - Piła: - przebudowa węzła Kijewo: 2015 - system tradycyjny; - odcinek Kijewo - Płonia: 2017 - odcinek Stargard Szczeciński- Piła: 2017 Obwodnica miasta Wałcz: 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Odcinek Szczecin - Piła: - przebudowa węzła Kijewo: 2015 - odcinek Kijewo - Płonia: 2019 - odcinek Stargard Szczeciński- Piła: 2019 Obwodnica miasta Wałcz: 2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą

		Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).
--	--	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	4. Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka
2.	Lokalizacja	Droga krajowa nr 11 na odcinku Koszalin-Szczecinek (z obwodnicą Szczecinka)
3.	Opis przedsięwzięcia	Droga ekspresowa S11 to jedna z czterech najważniejszych dróg w układzie połączeń transportowych w województwie zachodniopomorskim. Droga ta łączyć będzie Kołobrzeg i Koszalin, z Wielkopolską, Opolszczyzną i Górnym Śląskiem. Budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 obejmie budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 11 na odcinku około 13,3 km oraz około 4,4 km nowego odcinka łącznicy z drogą krajową nr 20, budowę 4 węzłów drogowych: "Szczecinek Północ", "Szczecinek Centrum", "Szczecinek Fabryka", "Szczecinek Południe", przebudowę dróg gminnych, budowę dróg dojazdowych, budowę obiektów mostowych (wiaduktów, mostu, przejść dla zwierząt), budowę kanalizacji deszczowej, która odwadnia projektowaną drogę, budowę oświetlenia węzłów, przebudowę lub zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi. Na obecnym etapie prac przygotowawczych opracowane jest Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej do granicy z województwem wielkopolskim (w tym także obwodnica m. Szczecinek) oraz Koncepcja Programowa. Realizacja inwestycji pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar aglomeracji miejskiej oraz zlikwiduje poważne utrudnienia w ruchu.
4.	Dokumenty strategiczne	Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.); Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wynikiem realizacji zadania będzie: poprawa dostępności terytorialnej kraju, poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich (wzmocnienie połączeń w relacji Gdańsk - Szczecin), poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i integracją rynków pracy dużych ośrodków i otaczających je regionów (inwestycje drogowe łączące największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi), stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, zapewnienia bezpieczeństwa i niezawodności (bezpieczna infrastruktura drogową), ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracja systemu transportowego, poprawa bezpieczeństwa, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia,
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	odcinek Koszalin-Bobolice-Szczecinek - 1 829,9 mln zł obwodnica Szczecinka - 694,7 mln zł Razem: 2 524,6 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Koszalin - Szczecinek: 2016 Obwodnica Szczecinka: 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Odcinek Koszalin - Szczecinek: 2020 Obwodnica Szczecinka: 2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa) oraz drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	5. Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	Świnoujście jest jedynym miastem w Polsce położonym na wyspach. Połączenie pomiędzy wyspami Uznam i Wolin stanowiącymi główne części miasta realizowane jest przez dwie przeprawy promowe. Osiągnięcie granic przepustowości, silna zależność od warunków pogodowych uniemożliwiająca bardzo często ruch wyeksploatowanych i przestarzałych jednostek, straty czasu spowodowane długim oczekiwaniem na przejazd, przyczyniają się zdecydowanie do ograniczenia rozwoju miasta i regionu, a także wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców. W czasie sezonu letniego wielokilometrowe kolejki do przeprawy odstraszały turystów i potencjalnych inwestorów a jako alternatywa dojazdu do miasta polecane są drogi po stronie Niemiec. Średni czas przeprawy przez Świnę wynosi około 40 minut, w szczycie 70-80 minut, a w okresie letnim wydłuża się do około 120-180 minut. W okresie jesienno-wiosennym przez kilka dni w roku Świnoujście jest odcięte od reszty kraju ze względu na warunki pogodowe. Jedynie w pierwszej połowie 2012 roku z powodu warunków atmosferycznych, awarii oraz konieczności przepuszczania innych jednostek przeprawa promowa w ogóle nie funkcjonowała przez 3,67 dnia (w tym w lutym 2012 r. w sposób ciągły przez 2 dni). Pociąga to za sobą olbrzymie straty gospodarcze oraz wpływa bardzo negatywnie na warunki życia i postrzeganie Świnoujścia przez odwiedzających. Transport pomiędzy wyspami ma charakter zarówno lokalny (dojazd mieszkańców do

		miejsc pracy), regionalny (obsługa ruchu turystycznego) jak i międzynarodowy (dojazd do przejść granicznych). Przepustowość obu przepraw kształtuje się na poziomie 8 500 tys. poj. umownych na dobę. Minimalny czas przeprawy wynosi ok. 20 minut, co daje średnią prędkość 2 km/h - o wiele niższą niż średnia w zakorkowanych miastach. Rozwiązanie problemu komunikacyjnego pomiędzy wyspami stanowi obecnie najważniejszy priorytet Miasta. Analiza studium wykonalności wskazała wariant preferowany - tunel drążony.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Europa 2020, ponadto do dokumentów strategicznych, w których ujęto inwestycję zalicza się: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Świnoujście, Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina, Założenia Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
5.	Oczekiwane rezultaty	oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, oszczędność czasu w przewozach towarowych, długość całkowita przedsięwzięcia – 3 001 m, długość tunelu wykonywanego metodą drążoną – 1 460 m, długość tunelu wykonywanego metodą odkrywkową – 230 m
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Celowa spółka prawa handlowego
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółka
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	780 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2017
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Miasto Świnoujście wystąpiło z wnioskiem o wpisanie zadania związanego z pracami przygotowawczymi (m.in. opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego) na listę indykatywną projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zakończenie i rozliczenie prac przygotowawczych szacowane jest na I/II kwartał 2015 roku. Projekty miasta związane z poprawą infrastruktury drogowej, ale również projekty sprzyjające rozwojowi gospodarki miasta. Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w

	infrastrukturę drogową objętą kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).
--	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	6. Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa
2.	Lokalizacja	Od autostrady A6 w rejonie miejscowości Siadło Górne przez Police wraz ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę i włączeniem do drogi S3 w rejonie Goleniowa.
3.	Opis przedsięwzięcia	Zachodnie drogowe obejście miasta Szczecina stanowić będzie przedłużenie nowo projektowanej drogi ekspresowej S6: S3 (Goleniów) - Koszalin - A1(Gdańsk) - stanowiącej element międzynarodowej drogi E28 - od węzła Goleniów (skrzyżowanie dróg ekspresowych S3/S6) do autostrady A6 (Szczecin – granica państwa) w kierunku Berlina. Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina będzie pełniło następujące funkcje: połączy system transportowy Szczecina z europejskim i polskim układem autostrad (polska A6 i niemieckie A11 i A20) i dróg ekspresowych (S3 i S6) oraz zwiększy dostępność transportową terenów przygranicznych, utworzy nowy korytarz transportowy pozwalający na wyprowadzenie poza miasto Szczecin uciążliwego krajowego i międzynarodowego ruchu tranzytowego, generowanego z przejść granicznych (połączeń transgranicznych), takich jak: Kołbaskowo – Pomellen, Lubieszyn – Linken, Rosówek – Rossow, usprawni układ komunikacyjny miasta Szczecina i przygranicznych obszarów województwa zlokalizowanych na terenach gmin Kołbaskowo, Dobra (Szczecińska), Police, Goleniów, poprawi dostępność transportową terenów zlokalizowanych pomiędzy autostradą A6, granicą polsko - niemiecką, granicami administracyjnymi miasta Szczecina i Zalewem Szczecińskim oraz stref gospodarczych gmin Kołbaskowo, Dobra (Szczecińska), Police i Goleniów, przyczyni się do rozwoju portu morskiego w Policach, jednego z pięciu największych portów morskich w Polsce, skróci czasu dojazdu do portu lotniczego Szczecin-Goleniów, poprawi stan środowiska w mieście Szczecinie, poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie natężenia hałasu powodowanego ruchem tranzytowym przez miasto. Zgodnie z założeniami projektowymi zachodnie drogowe obejście miasta Szczecina będzie drogą klasy S. Zapewni ono spójność sieci dróg krajowych w tej części województwa oraz umożliwi powiązanie miasta oraz północno-zachodniego obszaru regionu z niemiecką częścią Euroregionu Pomerania, usprawni ruch drogowy aglomeracji szczecińskiej, poprzez wyprowadzenie poza jej granice krajowego i międzynarodowego ruchu tranzytowego oraz umożliwi aktywizację gospodarczą terenów leżących na zachód i północ od miasta Szczecina.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Kraju; EUROPA 2020; Strategia Rozwoju Transportu, KSRR; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa zachodniopomorskiego do roku 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	Zwiększenie bezpieczeństwa, dostępności i spójności komunikacyjnej regionu - wskaźnik produktu - całkowita długość nowych i zmodernizowanych dróg [km]; wskaźnik rezultatu - skrócenie czasu przejazdu [%]
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA – po zaliczeniu Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina do kategorii dróg krajowych.
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	4 200 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POLIŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31), a także poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej (w tym program podniesienia standardu dróg wojewódzkich i likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	7. Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż – Poznań³
2.	Lokalizacja	Powiaty: Szczecin, stargardzki, choszczeński, strzelecko-drezdenecki (woj. lubuskie), czarnkowsko-trzcianecki (woj. Wielkopolskie), szamotulski, Poznań.
3.	Opis przedsięwzięcia	Linia kolejowa nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny z punktu widzenia województwa zachodniopomorskiego jest kluczową linią kolejową, stanowiącą o jego zewnętrznej dostępności komunikacyjnej. Trasą tą kursują wszystkie pociągi łączące stolicę województwa zachodniopomorskiego z centrum (Poznań, Warszawa, Łódź, Bydgoszcz) i z południem Polski (Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów), dlatego potrzeba jej modernizacji jest bardzo pilna. Efektem modernizacji będzie uzyskanie parametrów eksploatacyjnych umożliwiających kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością maksymalną rzędu 160-200 km/h, dzięki czemu możliwe będzie skrócenie czasu podróży ze Szczecina do Poznania (i dalej do innych miast) o około 1 godzinę. W konsekwencji poprawi się zewnętrzna dostępność komunikacyjna oraz atrakcyjność

³ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

		turystyczna i inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego. Będzie to oczywistym impulsem dla rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie regionalnym i międzyregionalnym.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia rozwoju sektora transportu do roku 2020 w województwie zachodniopomorskim; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego ; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 - strategia na lata 2014-2020 Rozwój regionalnej i ponadregionalnej infrastruktury kolejowej.
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie o około 60 minut czasu podróży na trasie Szczecin - Poznań; zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich; poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych; zwiększenie przepustowości linii; poprawa standardu obsługi podróżnych - w tym osób niepełnosprawnych; zwiększenie mobilności mieszkańców województwa zachodniopomorskiego. Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	3 000 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIŚ 2014-2020, FK
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg oraz linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą) oraz wzmocnieniem subregionalnej dostępności regionu poprzez modernizację linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie oraz modernizacją linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg służącej poprawie stanu infrastruktury komunikacyjnej Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Przewidywany efekt rozwojowy wzmocni zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego dofinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, zakup 14 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej dofinansowany ze środków UE w ramach POIŚ 2007-2013 oraz modernizacja w latach 2014-2016 dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego współfinansowana ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 i 2014-2020.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	8. Modernizacja linii kolejowej nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński na terenie woj. zachodniopomorskiego
2.	Lokalizacja	województwo pomorskie i zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński) jest linią pasażersko-towarową, pierwszorzędą o znaczeniu państwowym. Maksymalna dopuszczalna prędkość w ruchu pasażerskim wynosi 120 km/h. Obecnie na linii występują ograniczenia prędkości ruchu pociągów powodujące wydłużenie czasu jazdy. Do głównych przyczyn zmniejszenia prędkości ruchu należą: zły stan techniczny toru, mały promień łuku (z uwagi na geometrię), uszkodzenia na rozjazdach, ograniczona widoczność przejazdu. Linia ta na zdecydowanej swojej długości jest jednotorowa, co mocno ogranicza jej przepustowość oraz wydłuża czas podróży, gdyż wymusza dodatkowe postoje pociągów na małych stacjach w celu wyminięcia się z innymi pociągami. Linia wyposażona jest w przestarzałe i nieefektywne układy torowe oraz urządzenia sterowania ruchem na stacjach, przez co wjazdy na tory dodatkowe odbywają się z prędkościami ograniczonymi do 40 km/h oraz nie ma możliwości jednoczesnych wjazdów na stacje pociągów jadących z przeciwnych kierunków. Zakres modernizacji powinien obejmować odbudowę drugiego toru na odcinku Słupsk - Runowo Pomorskie oraz modernizację istniejącej infrastruktury stacyjnej - w tym dworcowej. Ewentualny wariant oszczędnościowy modernizacji powinien przewidywać odbudowę drugich torów na kilku odcinkach - szczególnie Słupsk - Sławno, Koszalin - Białogard, Świdwin - Łobez. Dzięki temu uzyskanoby długie odcinki umożliwiające dynamiczne mijanie się pociągów bez konieczności zatrzymywania na małych stacjach.
4.	Dokumenty strategiczne	Realizacja projektu wpisuje się w cele ujęte w Strategii rozwoju sektora transportu w województwie zachodniopomorskim oraz w Wieloletnim Planie Inwestycji Kolejowych RP. Modernizacja linii jest także ujęta w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030. Ponadto modernizację linii nr 202 na odcinku Gdynia - Słupsk ujęto w projekcie POIiŚ 2014-2020 oraz w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie o około 15 minut czasu podróży na trasie Szczecin - Koszalin oraz o około 30 minut w relacji Szczecin - Gdynia; zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich; poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych; zwiększenie przepustowości linii na dotychczas jednotorowych odcinkach; poprawa standardu obsługi podróżnych - w tym osób niepełnosprawnych; Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	2 500 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, FK
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg oraz linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą) oraz wzmocnieniem subregionalnej dostępności regionu poprzez modernizację linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie oraz modernizacją linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg służącej poprawie stanu infrastruktury komunikacyjnej Koszalińsko – KołobrzESCO – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Przewidywany efekt rozwojowy wzmocni zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego dofinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, modernizacja w latach 2013-2014 siedmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego na trasach Szczecin - Koszalin, Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk i Kołobrzeg - Szczecinek współfinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, zakup 14 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej dofinansowany ze środków UE w ramach POIS 2007-2013, oraz modernizacja w latach 2014-2016 dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego współfinansowana ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 i 2014-2020.
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	9. Modernizacja linii kolejowej nr 273 odc. Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą⁴
2.	Lokalizacja	Województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Modernizacja linii mająca na celu pełniejsze wykorzystanie jej potencjału transportowego poprzez skrócenie czasu przejazdu. W chwili obecnej ze względu na niedostateczny stan infrastruktury na wielu odcinkach stosowane są ograniczenia prędkości do ok. 30-50 km/h. Linia 273 jest w 99% dwutorowa, w całości zelektryfikowana, stanowi element trasy międzynarodowej C-E-59; na terenie województwa znajduje się odcinek o dł. 95 km (Namyślin- Szczecin Główny). W ramach modernizacji konieczna jest przebudowa kolejowego mostu zwodzonego nad Regalicą w Szczecinie Podjuchach, który stanowi poważną barierę zarówno dla transportu kolejowego na tym ciągu (gdyż jest jednotorowy), jak i dla żeglugi śródlądowej. Przeprawę tę należy przebudować na most dwutorowy o świetle pionowym zwiększonym o około 3 metry dla umożliwienia nieskrępowanej żeglugi śródlądowej na Regalicy będącej częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa zachodniopomorskiego do roku 2020- strategia na lata 2014-2020 Rozwój regionalnej i ponadregionalnej infrastruktury kolejowej
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie czasu podróży, poprawa komfortu podróży kolejami regionalnymi, zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich w województwie, wzrost mobilności mieszkańców województwa, w tym osób niepełnosprawnych, poprawa przepustowości linii oraz stworzenie warunków dla przywrócenia kursowania pociągów dalekobieżnych w relacji Szczecin - Wrocław przez Zieloną Górę, eliminacja barier dla żeglugi śródlądowej na Odrze Wschodniej (Regalicy) poprzez przebudowę mostu zwodzonego w Szczecinie Podjuchach. Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie

⁴ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

		czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	1 600 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIŚ 2014-2020, CEF, FK
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg) oraz wzmocnieniem subregionalnej dostępności regionu poprzez modernizację linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie i modernizacją linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg służącej poprawie stanu infrastruktury komunikacyjnej Koszalińsko – Kołobrzsko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, jak również z grupą przedsięwzięć przewidzianych dotyczących Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przewidywany efekt rozwojowy wzmocni zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego dofinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, zakup 14 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej dofinansowany ze środków UE w ramach POIŚ 2007-2013, modernizacja w latach 2014-2016 dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego współfinansowana ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 i 2014-2020.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	10. Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg mającej istotne znaczenie dla rozwoju i dostępności komunikacyjnej Pomorza Środkowego
2.	Lokalizacja	Powiaty: szczecinecki, białogardzki, kołobrzegi.
3.	Opis przedsięwzięcia	Linia kolejowa nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg z punktu widzenia środkowej i wschodniej części województwa zachodniopomorskiego (oraz zachodniej części województwa pomorskiego) jest kluczową linią kolejową, stanowiącą o zewnętrznej dostępności komunikacyjnej tych subregionów. Linia ta w naturalny sposób wpisuje się w kolejowy ciąg komunikacyjny Poznań - Piła - Szczecinek - Kołobrzeg / Koszalin. Trasą tą kursują wszystkie pociągi dalekobieżne łączące jeden z najpopularniejszych polskich kurortów bałtyckich - Kołobrzeg oraz miasta Koszalin i Słupsk z centrum (Poznań, Warszawa, Łódź, Bydgoszcz) i z południem kraju (Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów). Linia kolejowa nr 404 jest zelektryfikowaną linią jednotorową, której stan techniczny jest niedostateczny. Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich nie przekracza 90 km/h (w wielu miejscach jest ona ograniczona do 50, a nawet 20 km/h). Linia ta cechuje się ponadto bardzo niską przepustowością, na co wpływ mają przestarzałe układy torowe oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym na stacjach i mijankach, wymuszające zmniejszenie prędkości pociągów wjeżdżających na mijanki w celu przepuszczenia pociągów jadących w przeciwnym kierunku do 40km/h oraz fakt iż jest ona jednotorowa. W związku z powyższym modernizacja linii nr 404 jest konieczna z punktu widzenia poprawy komfortu podróży i spójności komunikacyjnej Pomorza Zachodniego. Dzięki modernizacji linii uzyskane powinny zostać parametry eksploatacyjne, umożliwiające kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością maksymalną do 130 km/h i jednoczesne wjazdy na mijanki pociągów zmierzających z przeciwnych kierunków z prędkością do 80 km/h. Efektem końcowym będzie uzyskanie znaczącego skrócenia czasu podróży w relacjach Poznań - Kołobrzeg, Poznań - Koszalin w ruchu dalekobieżnym oraz w relacji Szczecinek - Koszalin/Kołobrzeg w ruchu regionalnym. W konsekwencji poprawi się zewnętrzna dostępność komunikacyjna oraz atrakcyjność turystyczna i inwestycyjna wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, dotkniętej wysokim bezrobociem strukturalnym. Będzie to oczywistym impulsem dla rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie regionalnym i międzyregionalnym.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 - strategia na lata 2014-2020 Rozwój regionalnej i ponadregionalnej infrastruktury kolejowej
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie czasu podróży pociągiem regionalnym w relacji Szczecinek - Kołobrzeg o około 20 minut; poprawa standardu podróży; zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich na terenie województwa; poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej środkowej części Pomorza; zwiększenie mobilności mieszkańców województwa - w tym osób niepełnosprawnych; poprawa dostępności do regionalnych i ponadregionalnych centrów wzrostu. Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	300 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, FK
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne ich zakres oraz źródło finansowania	<p>Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą) oraz wzmocnieniem subregionalnej dostępności regionu poprzez modernizację linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie i modernizacją linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg służącej poprawie stanu infrastruktury komunikacyjnej Koszalińsko – Kołobrzsko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Przewidywany efekt rozwojowy wzmocni zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego dofinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, zakup 14 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej dofinansowany ze środków UE w ramach POIŚ 2007-2013, modernizacja w latach 2014-2016 dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego współfinansowana ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 i 2014-2020 oraz modernizacja w latach 2013-2014 siedmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego na trasach Szczecin - Koszalin, Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk i Kołobrzeg - Szczecinek współfinansowana ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	11. Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m
2.	Lokalizacja	Tor wodny Szczecin-Świnoujście. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim i przebiega przez następujące powiaty: Świnoujście, Police, Goleniów, Szczecin, gminy: Świnoujście, Police, Nowe Warpno, Goleniów, Stepnica, Szczecin i miasta: Świnoujście, Police, Szczecin.
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Inwestycja „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” planowana do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 ma na celu osiągnięcie głębokości toru 12,5 m i szerokości w dnie toru 110 m. W celu uzyskania głębokości 12,5 m na torze wodnym do Szczecina planowane są do wykonania następujące roboty:</p> <p>1) Budowa umocnień brzegowych, zapobiegających osuwaniu się brzegów i zamulaniu toru, na odcinkach gdzie będzie to wymagane. Budowle w większej części będą miały konstrukcję narzutową, analogicznie do umocnień brzegowych kanałów Piastowskiego i Mielińskiego. Umocnieniami należy objąć następujące odcinki toru: - wschodni brzeg Odry (wyspa Dębina) od km 55,300 do km 62,050; - zachodni brzeg Odry – lokalnie (na niektórych odcinkach) pomiędzy km 55,300 a km 62,050; wschodni brzeg Odry w rejonie półwyspu Radolin od km 62,050 do km 63,600. Z uwagi na to, że półwysep Radolin stanowi wąski i słaby cypel oddzielający koryto Odry od jeziora Dąbie, na tym odcinku niezbędna będzie budowa ciężkich umocnień hydrotechnicznych oraz zabudowa hydrotechniczna Przesmyku Orlego (przetoki pomiędzy korytem Odry a jeziorem Dąbie na południe od Radolina) wraz z obrotnicą dla statków w tym rejonie. Ewentualne osunięcie się skarp i przerwanie półwyspu Radolin spowodowałoby spłynięcie do Odry (i zarazem do rynnę toru wodnego) mas</p>

		<p>osadów dennych zalegających na płytkim jeziorze Dąbie, katastrofę ekologiczną i wielomiesięczne zamknięcie dostępu do portu w Szczecinie; - oba brzegi Przekopu Mieleńskiego pomiędzy Przesmykiem Orlim a Basenem Górniczym – od km 63,600 do km 67,525 toru wodnego Świnoujście-Szczecin;</p> <p>2) Przygotowanie pól refulacyjnych. Podczas planowanego pogłębienia toru zostanie wydobyte ok. 20-25 mln m³ urobku pogłębiarskiego. Będzie to wyłącznie urobek niezanieczyszczony, którego składowanie powinno odbywać się na wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych polach odkładu.</p> <p>3) Przystosowanie istniejącego systemu oznakowania nawigacyjnego do nowych parametrów toru wodnego wraz z modernizacją zaplecza lądowego służącego jego użytkowaniu i utrzymaniu (modernizacja Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie i Świnoujściu). Ponieważ oś toru wodnego na większości odcinków pozostanie niezmieniona, zasadniczo nie przewiduje się zmiany usytuowania znaków stałych z wyjątkiem przesunięcia dalszych wyznaczających wschodnią krawędź toru wodnego na km 55,950 do km 67,525 toru w ilości 30 szt.. Możliwe jest jednak, że po opracowaniu analizy nawigacyjnej powstanie potrzeba lokalnej modernizacji elementów oznakowania (np. podwyższenie, przesunięcie lub dostawienie nowego znaku).</p> <p>4) Wykonanie prac pogłębiarskich na odcinku od km 5,280 do km 67,700 do głębokości 12,5 m (obecnie 10,5 m). Aktualne parametry toru wodnego ograniczają wejście do portów Szczecin i Police jednostkom o parametrach większych niż jednostki o zanurzeniu 9,15m i długości 215m. Planowana inwestycja umożliwi bezpieczną nawigację statków różnych typów o maksymalnym zanurzeniu 10,87m. Tor wodny jest elementem infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Kompleks portowy Szczecin-Świnoujście jest elementem sieci TEN-T. Rada Europejska wprowadzając nowy Instrument finansowy „Łącząc Europę”, dała jasny sygnał, że połączenia infrastrukturalne w kompleksach portowych są istotnym elementem infrastruktury sieciowej. Rozporządzenie określa warunki, metody i procedury finansowania ze środków unijnych sieci transeuropejskich w celu wspierania projektów w sektorze infrastruktury transportowej, energetycznej i telekomunikacyjnej. Koszty zaniechania przedmiotowej inwestycji będą w 20 letnim horyzoncie czasowym katastrofalne dla metropolii szczecińskiej i regionu. Zaniechanie systematycznej modernizacji i pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz basenów portowych na skutek trendów w transporcie morskim tzw. „korzyści skali” polegające na obniżeniu spadku przeciętnych kosztów przewozu ładunków wynikające z włączania do eksploatacji w morskich przewozach coraz większych statków, spowoduje w długofalowej perspektywie obumarcie działalności portu Szczecin, portu o znaczeniu podstawowym dla gospodarki narodowej. Straci nie tylko sektor transportowo-logistyczny, ale spowolnieniu ulegnie rozwój społeczno-gospodarczy metropolii szczecińskiej i ograniczone zostaną możliwości wzrostu dobrobytu społeczno-ekonomicznego.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>1. Tor wodny Świnoujście – Szczecin zdefiniowany jest obecnie przez Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 09 grudnia 2002 r., w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z dnia 15.01.2003 r. 2009 r.z póź. zm., ostatnia zmiana 24.05.2013 r. Dz.U. 2013 poz. 597); Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Program wojewódzki pn. „Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku”.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Uwarunkowania społeczne, gospodarczo-ekonomiczne, a także narodowe wyznaczają konieczność pogłębienia toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5m umożliwiającego doprowadzenie statków do portu o znaczeniu narodowym, jakim jest Szczecin. Oddanie do eksploatacji pogłębionego toru wodnego wpłynie na wzrost przewozów towarów w morsko-lądowym łańcuchu transportowym przebiegającym przez porty Szczecin i Świnoujście. Pogłębienie toru wodnego umożliwi zawijanie do portu dużych i ekonomicznych w przewozie statków morskich, co z kolei wpłynie na wzrost obrotów portowych. Rozwój portu w Szczecinie, który nastąpi po pogłębieniu</p>

		<p>toru wodnego, wywoła szereg korzystnych efektów społeczno-gospodarczych w otoczeniu lokalnym i w regionie. Główne impulsy dla rozwoju otoczenia związane będą z wywołanym rozwojem działalności portowej, wzrostem popytu produkcyjnego oraz wzrostem popytu konsumpcyjnego. W otoczeniu portu w wyniku zaspokojenia rosnącego popytu zaopatrzeniowego, wśród dostawców/producentów, zaopatrzenia/usług wzrosną przychody (produkcja), wygenerowana zostanie dodatkowa wartość dodana, utworzone zostaną nowe miejsca pracy. Wielkość tego rodzaju efektów społeczno-ekonomicznych wzrastać będzie w powiązaniu z rozwojem portu w Szczecinie. Wzrost popytu konsumpcyjnego związany jest z kolei ze wzrostem dochodów z pracy wynikający ze wzrostu zatrudniania pracowników portowych i pracowników sektora zaopatrzeniowego. Prowadzi to do rozwoju wymienionych rodzajów działalności w otoczeniu w postaci wzrostu sprzedaży, wzrostu wartości dodanej i zatrudnienia. Kontekst społeczno-gospodarczy Projektu jest bardzo istotny, bowiem Port w Świnoujściu, wraz z Portami w Szczecinie i Policach, z uwagi na ich geograficzne położenie, pełnią na polskim, zachodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego rolę logistycznego centrum dystrybucyjnego ukierunkowanego na kraje zachodniej i północnej części Morza Bałtyckiego oraz na kraje Europy Zachodniej. Rola ta wymusza dalszy rozwój i modernizację tych portów. W dłuższej perspektywie czasowej dzięki realizacji Projektu stworzone zostaną sprzyjające warunki do dalszego rozwoju regionu, a tym samym niwelowania różnic pomiędzy poszczególnymi regionami Unii Europejskiej.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Urząd Morski w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Państwowa Jednostka Budżetowa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	1 385 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2021
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Przedsięwzięcie jest Projekt w strategiczny sposób powiązane z innymi Projektami realizowanymi przez Urząd Morski w Szczecinie tj.:</p> <p>1) I etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin (budowa falochronów wyjściowych z Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę umocnień brzegowych po stronie wschodniej Kanału Piastowskiego).</p> <p>2) II etapem modernizacji toru wodnego Szczecin-Świnoujście (Kanał Piastowski i Mieliński), strona wschodnia i zachodnia, W efekcie modernizacji kanały Piastowski i Mieliński uzyskają na koniec 2015 r. gotowość techniczną do pogłębienia toru na zmodernizowanych odcinkach do 12,5 m.</p> <p>3) Projektem pn. „Modernizacją infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne” (modernizacja pływającego</p>

	<p>oznakowania nawigacyjnego oraz wykonanie systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych na torze wodnym Świnoujście-Szczecin).</p> <p>4) Projektem pn. „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” w ramach którego umocniono i zabezpieczono przed erozją 1462 metry zachodniej skarpy budowli, przy jednoczesnym przystosowaniu budowli do głębokości toru wodnego do 14,5 metra.</p> <p>Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzeczny w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.</p>
--	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	12. Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście
2.	Lokalizacja	Gminy: Miasto Szczecin i Miasto Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie "Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście" składa się z 6 zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego 2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu 3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego 4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego 5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, 6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie <p>Cel i opis zadania 1:</p> <p>1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Cel realizacji Projektu: Przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m, a także statków pasażerskich o podobnych parametrach. Opis Inwestycji: Projekt polega na budowie ogólnodostępnej infrastruktury portowej, która zostanie ujęta w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Inwestycja obejmuje modernizację (połączenie) stanowisk promowych nr 5 i 6, modernizację istniejącej rampy stanowiska nr 5, przedłużenie galerii pasażerskiej oraz przebudowę istniejącego układu kolejowego i stworzenie dwóch torów przeładunkowych o długości użytecznej 215 m każdy oraz przedłużenie istniejącego toru nr 67, budowę placów parkingowych dla 200 naczep o powierzchni ca. 15 000 m², wraz z niezbędnym wyposażeniem, w tym estakadę łączącą place, drogi, oświetlenie, kanalizację deszczową oraz system informatyczny. Przy zmodernizowanym nabrzeżu będą mogły być obsługiwane promy i statki pasażerskie o długości do 265 m. Głębokość techniczna przy nabrzeżu wynosić będzie 12,0 m.</p> <p>Cel i opis zadania 2:</p> <p>2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Cel realizacji Projektu: Celem inwestycji jest uporządkowanie i uzupełnienie infrastruktury technicznej, obejmującej sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody ppoż. dla optymalizacji zużycia nośników energii, poprawa</p>

	<p>sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowania się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia).</p> <p>Opis Inwestycja obejmować będzie budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody ppoż. oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu.</p> <p>Inwestycji:</p> <p>Cel i opis zadania 3: 3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego Cel realizacji Projektu: utrzymanie w eksploatacji nabrzeży: Czeskiego i Słowackiego, uzyskanie parametrów głębokościowych dostosowanych do głębokości technicznej 12,5m toru wodnego Świnoujście-Szczecin, zagwarantowanie bezpiecznej obsługi statków o zanurzeniu 11,15m i uzyskanie nośności nabrzeży 40 kN/m². Opis inwestycji: Projekt polega na budowie ogólnodostępnej infrastruktury portowej która jest ujęta w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej” Inwestycja ma polegać na modernizacji nabrzeży: Czeskiego i Słowackiego o łącznej długości linii cumowniczej 985 m, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie oraz uzyskaniu głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m². Inwestycja obejmie również modernizację infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro. Inwestycja przewiduje dostosowanie parametrów Kanału Dębickiego do obsługi największych statków jakie mogą zawinąć do portu w Szczecinie, t.j. poszerzenie kanału do 200 m na całej jego długości oraz pogłębienie do 12,5m. Przebudowa nabrzeży Słowackiego i Czeskiego (stanowiących jedną linię cumowniczą) będzie polegała na wybudowaniu nowego nabrzeża bez wykorzystania elementów nośnych istniejącej konstrukcji, i bez wychodzenia w stronę basenu portowego. Nowa płyta nabrzeża od strony Kanału Dębickiego będzie wsparta na stalowej ścianie szczelnej, a od strony lądu na podporach palowych wykonanych ze stalowych rur. Nadbudowę nabrzeża po przebudowie będzie stanowiła żelbetowa płyta z oczepek od strony wody i belkami pod szyny poddźwigowe. Po przebudowie nabrzeże zostanie wyposażone w szyny poddźwigowe.</p> <p>Cel i opis zadania 4: 4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego Cel realizacji Projektu: podniesienie konkurencyjności portu w Szczecinie poprzez uzyskanie parametrów głębokościowych dostosowanych do głębokości technicznej 12,5m toru wodnego Świnoujście-Szczecin, a przez to stworzenie możliwości obsługi statków o większym zanurzeniu (do 11,15 m) oraz uzyskanie nośności nabrzeży 40 kN/m², poprawa stanu technicznego infrastruktury hydrotechnicznej na Półwyspie Katowickim. Opis inwestycji: Projekt polega na budowie ogólnodostępnej infrastruktury portowej która jest ujęta w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Inwestycja polegać będzie na modernizacji nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego o łącznej długości całkowitej 840 m i długości linii cumowniczej 735 m, które są najbardziej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w Szczecinie oraz uzyskaniu głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m². Przebudowa nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego będzie polegała na przebudowie obu nabrzeży (wraz z uskokami) bez wykorzystania elementów nośnych istniejącej konstrukcji i bez wychodzenia „na wodę”, aby nie zmniejszyć zasięgu istniejących urządzeń przeładunkowych. Nowa płyta nabrzeży od strony Basenu Kaszubskiego będzie wsparta na stalowej ścianie szczelnej, a od strony lądu na podporach palowych wykonanych ze stalowych rur. Nadbudowę nabrzeży po przebudowie będzie stanowiła żelbetowa</p>
--	---

		<p>plyta z oczepem od strony wody. Nowe nabrzeża wyposażone zostaną w odpowiednio dobrane urządzenia odbojowe, pacholy cumownicze oraz drabinki wejściowe.</p> <p>Cel i opis zadania 5: 5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Celem projektu jest: podniesienie konkurencyjności portu w Świnoujściu w wyniku wprowadzenia nowych usług i umożliwieniu przeładunku nowych produktów nieobsługiwanych do tej pory przez porty w rejonie morza bałtyckiego; zwiększenia udziału paliwa ekologicznego, jakim jest LNG, w ogólnym bilansie energetycznym; umożliwienie redystrybucji LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowania jednostek handlowych ekologicznym paliwem, jak również stworzenie warunków do bezpiecznego postoju tych jednostek. Opis inwestycji: Projekt polega na budowie ogólnodostępnej infrastruktury portowej która zostanie ujęta w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Inwestycja polega na budowie nabrzeża typu dalbowego o długości głównej linii cumowniczej ok 100m oraz całkowitym rozstawie wysp dalbowych ok 220m. W zakresie inwestycji jest wyposażenie w system odbojowy umożliwiający bezpieczny postój i załadunek/ rozładunek LNG zbiornikowców transportowych oraz bunkierek o pojemnościach od 200-100 000 m³ LNG umożliwiający obsługę STS (załadunek/przeładunek 2 jednostek naraz - na statek przy kei i na statek stojący przy burcie). Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem.</p> <p>Cel i opis zadania 6: 6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie. Cel realizacji Projektu: uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków intermodalnych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego w Kanale Dębickim. Poprawa warunków nawigacyjnych w Kanale Dębickim poprzez pogłębienie do głębokości technicznej Ht = 12,5 m oraz poszerzenie do 200 m na całej jego długości. Opis inwestycji: Projekt polega na budowie ogólnodostępnej infrastruktury portowej która zostanie ujęta w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Projekt obejmuje wybudowanie nabrzeża Norweskiego o długości 240 m i głębokości technicznej 12,5 m wraz z przygotowaniem niezbędnej infrastruktury dla przyszłego zaplecza dla obsługi drobnicy klasycznej i zjednostkowanej oraz sztuk ciężkich. Etap ten przewiduje również poszerzenie Kanału Dębickiego do 200 m na całej jego długości, budowę umocnienia brzegowego w postaci zakotwionej ścianki szczelnej na długości ok. 500 m, usunięcie nadmiaru ziemi oraz prace pogłębiarskie i budowę niezbędnej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; Ustawa o morskich portach i przystaniach Dz.U. z 2010 nr 33 poz. 179 Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502); Uchwała Rady Ministrów Nr 292/2007 z dnia 13 listopada 2007 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”; Aneks: Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego; Program wojewódzki pn. „Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku”, Uchwała Nr XXXIV/397/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 23 października 2006 i Uchwała Nr 2196/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 6 grudnia 2010 roku;

5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Dla zadania 1. Produktem projektu będzie zmodernizowane nabrzeże statkowe (powstałe w wyniku połączenia stanowisk promowych nr 5 i 6), przebudowany istniejący układ kolejowy oraz dwa nowe tory przeładunkowe, nowe place parkingowe dla naczep wraz z niezbędnym wyposażeniem; Wskaźnik rezultatu - wzrost zdolności przeładunkowej portów (tony/rok) Produkt projektu oraz wskaźnik rezultaty określone zostaną na etapie tworzenia studium wykonalności.</p> <p>Dla zadania 2. Produktem projektu będzie uporządkowanie i uzupełnienie infrastruktury technicznej, obejmującej sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody ppoż. dla optymalizacji zużycia nośników energii, poprawy sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowania się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia).</p> <p>Dla zadania 3. Produktem projektu będą zmodernizowane nabrzeża statkowe, poszerzony oraz pogłębiony Kanał Dębicki Wskaźnik rezultatu - wzrost zdolności przeładunkowej portów (tony/rok) Produkt projektu oraz wskaźnik rezultaty określone zostaną na etapie tworzenia studium wykonalności.</p> <p>Dla zadań 4, 5 i 6. Produktem projektu będą zmodernizowane nabrzeża statkowe; Wskaźnik rezultatu - wzrost zdolności przeładunkowej portów (tony/rok) Produkt projektu oraz wskaźnik rezultaty określone zostaną na etapie tworzenia studium wykonalności.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółka
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Szacunkowa wartość całego przedsięwzięcia to 843,8 mln zł netto , w tym: zadanie 1. - 127,80 mln zł netto, zadanie 2. - 96 mln zł netto, zadanie 3. - 200,00 mln zł netto, zadanie 4. - 200,00 mln zł netto, zadanie 5. - 70,00 mln zł netto, zadanie 6. - 150,00 mln zł netto.
9.	Proponowane źródła finansowania	zadanie 1. - CEF zadania 2. i 3. - POIiŚ 2014-2020 zadania 4., 5., 6. - POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Całe przedsięwzięcie realizowane będzie w latach 2016-2020. Poniżej daty rozpoczęcia poszczególnych zadań: zadanie 1., 2., 6. - 2016 zadanie 3. i 5. - 2018 zadanie 4. - 2017
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Całe przedsięwzięcie realizowane będzie w latach 2016-2020. Poniżej daty zakończenia poszczególnych zadań: zadania 1. i 6. - 2018 zadania 2., 3., 4., 5. - 2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Planowane do realizacji przedsięwzięcia są komplementarne z inwestycjami realizowanymi w ramach POIiŚ takimi jak: „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście”, „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście” , „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieleński – strona wschodnia i zachodnia) II etap, „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” oraz

	<p>planowanymi do realizacji: "Pogłębienie toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m" oraz planowanym przedsięwzięciu pn. "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu"</p> <p>Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzeczny w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.</p>
--	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	13. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu
2.	Lokalizacja	Gminy: Miasto Szczecin i Miasto Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu" składa się z 4 zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II, 2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I, 3. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II, 4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. <p>Zadanie 1. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II, Szczecin jest miastem portowym, z dostępem zarówno do Morza Bałtyckiego, jak i południowych regionów Polski poprzez żeglugę na rzece Odrze. Odcinek drogi będący przedmiotem projektu stanowi główną arterię wjazdową i wyjazdową do portu w Szczecinie i metropolii szczecińskiej. Aktualnie odcinek będący przedmiotem projektu charakteryzuje się wieloma punktami kolizyjnymi ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym co powoduje poważne trudności komunikacyjne oraz realne zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Do portu w Szczecinie prowadzą połączenia kolejowe oraz drogowe. Połączenie drogowe – droga krajowa Nr 10, z każdej strony prowadzi przez tereny miejskie. Planowana inwestycja polegać będzie na modernizacji Estakady Pomorskiej w Szczecinie (dł. 420 m) oraz na budowie węzła drogowego Łasztownia obejmującego m.in. układ ulic stanowiących dojazd do rejonu przeładunków drobnicowych oraz nowej przeprawy mostowej przez Odrę Zachodnią, łączącej tę część portu z lewobrzeżnym Szczecinem. Wykonane zostaną zadania cząstkowe takie jak: przebudowa ul. Energetyków wraz z niezbędnym remontem mostu Długiego, przebudowa ul. Celnej wraz z zapewnieniem przejazdu tej ulicy w relacji północ-południe, przebudowa układu dróg lokalnych w obrębie wyspy Łasztownia wraz z remontem filarów Trasy Zamkowej, budowa ronda na ul. Hryniewieckiego, budowa nowego łącznika ul. Bulwar Gdański z ul. Rybnicką, budowa Mostu Kłodnego wraz z przebudową układu komunikacyjnego pod Trasą Zamkową, modernizacja ul. Górnośląskiej i ul. Basenowej, modernizacja Estakady Pomorskiej wraz z terenem pod Estakadą oraz ciągiem ulicy Gdańskiej. W zakresie inwestycji zakładane jest wprowadzenie ruchu tramwajowego na obszarze Łasztowni, celem umożliwienia dojazdu także pracownikom portu do miejsca ich pracy, uwzględniając zasadę zrównoważonego rozwoju.</p> <p>Zadanie 2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I</p> <p>Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i rozbudowę układu drogowego na prawobrzeżnej części miasta Świnoujście w celu zapewnienia sprawnego,</p>

		<p>bezpiecznego i jak najmniej uciążliwego dla mieszkańców i innych użytkowników dróg, dojazdu od strony lądu do terenów Portu w Świnoujściu, zarówno tych obecnie funkcjonujących, jak i planowanych do zainwestowania. I etap obejmuje: przebudowę odcinka drogi krajowej nr 3 w granicach administracyjnych miasta Świnoujście (600 mb ul. Wolińskiej) wraz ze wzmocnieniem w celu przeniesienia ruchu pojazdów o naciskach do 11,5t/oś, przebudowę odcinka drogi powiatowej (4,2 km ul. Barlickiego) pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Wolińską, a ul. Fińską wraz ze wzmocnieniem odcinka drogi o dł. ok. 1,0 km (odcinek pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Ku Morzu, a wjazdem do portu poprzez ul. Nowoartyleryjską) w celu przeniesienia ruchu pojazdów o naciskach do 11,5t/oś, pozostały odcinek drogi zostanie przystosowany do ruchu innych pojazdów dojeżdżających m.in. do portu o naciskach do 8t/oś, przebudowę odcinka drogi powiatowej (1,8 km ul. Ludzi Morza) od skrzyżowania z nową drogą (obwodnicą Bazy Las) do skrzyżowania z drogą powiatową (ul. Barlickiego) wraz ze wzmocnieniem odcinka drogi o dł. ok. 1,68 km (odcinek pomiędzy skrzyżowaniem z nową drogą, a skrzyżowaniem z drogą krajową nr 3) w celu przeniesienia ruchu pojazdów o naciskach do 11,5t/oś, pozostały odcinek drogi zostanie przystosowany do ruchu innych pojazdów dojeżdżających m.in. do portu o naciskach do 8t/oś; Odcinek tej drogi umożliwi sprawną i bezpieczną komunikację pomiędzy południowymi i północnymi terenami portowymi, przebudowę odcinka ul. Ku Morzu (1,4 km) od latarni morskiej do wjazdu na falochron wschodni wraz ze wzmocnieniem w celu przeniesienia ruchu pojazdów o naciskach do 11,5t/oś, budowę odcinka drogi (900 mb) tzw. Obwodnicy Bazy Las łączącej drogę krajową nr 3 (ul. Wolińska) z drogą powiatową (ul. Ludzi Morza) biegnącą w kierunku terenów portowych położonych w południowej części Portu w Świnoujściu, budowę nowego odcinka drogi powiatowej (2,7 km ul. Ludzi Morza) łączącego wszystkie tereny portowe położone w południowej części portu z w/w odcinkami dróg oraz z drogą krajową nr 93 (ul. Pomorską) jako połączenie rezerwowe i odciążające, remont nawierzchni drogi krajowej nr 3 (4,1 km ulic: Wolińskiej, Skandynawskiej i Duńskiej) na odcinku od skrzyżowania z ul. Barlickiego do wjazdu na teren Terminala Promowego oraz remont ulicy Fińskiej dł. ok. 800 mb.</p> <p>Zadanie 3. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II</p> <p>II etap obejmuje: budowę odcinka drogi (ok. 700 mb) w znacznej części na estakadzie (440 mb) biegnącej przez tereny kolejowe, stanowiące barierę dla bezpośredniego dostępu do terenów portowych. Estakada pozwoli na bezkolizyjny dojazd od drogi krajowej do ulic: Barlickiego i Ku Morzu i połączy się z budowanym obecnie przez Polskie LNG węzłem (wiaduktem) na skrzyżowaniu tych ulic.</p> <p>Zadanie 4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu</p> <p>Zadanie stanowi fazę przygotowawczą przedsięwzięcia, którego efektem będzie modernizacja infrastruktury kolejowej, stanowiącej bezpośredni dostęp do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, planowana do realizacji w perspektywie finansowej UE na lata 2014- 2020. W ramach projektu opracowane zostanie studium wykonalności, które m.in. wskaże optymalne rozwiązanie dla projektu modernizacyjnego w kontekście prognoz przewozowych i przyszłych potrzeb eksploatacyjnych i utrzymania, szczególnie pod kątem: dostosowania do nich infrastruktury, w tym optymalizacji układów torowo-rozjazdowych stacji, liczby i funkcji posterunków ruchu wraz z ich powiązaniem wzajemnym i z rejonami portu.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina 2025; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., Dokument implementacyjny do SRT 2020, Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (w opracowaniu), Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014 – 2020,, Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku (w opracowaniu)

5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Zadanie 1. Polepszenie dostępu drogowego do Portu w Szczecinie (dodatkowo umożliwienie dojazdu pracownikom portu do miejsca ich pracy poprzez wprowadzenie ruchu tramwajowego na obszarze Łasztowni).</p> <p>Zadanie 2. Produkty: budowa ok. 3,6 km nowych odcinków dróg, przebudowa ok. 8 km istniejących dróg, remont ok. 4,9 km dróg. Rezultaty: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, oszczędność czasu w przewozach towarowych, zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych.</p> <p>Zadanie 3. Produkty: budowa ok. 0,26 km nowych odcinków dróg, budowa estakady (ok. 0,44 lm) nad torami kolejowymi. Rezultaty: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, oszczędność czasu w przewozach towarowych, zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych.</p> <p>Zadanie 4. Realizacja kompleksowego projektu ma na celu zwiększenie dostępności do portów w Szczecinie i Świnoujściu, jako strategicznego węzła komunikacyjnego w międzynarodowym układzie transportowym. Nastąpi wzmocnienie ww. portów, jako miejsc łączących gałęzie transportu lądowego z międzynarodowym transportem morskim, działającym w skali bałtyckiej i globalnej, oraz wdrożenia kolejowego korytarza towarowego nr 5 (Bałtyk-Adriatyk), który utworzony został na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Zadanie 1. Gmina Miasto Szczecin Zadania 2. i 3. Gmina Miasto Świnoujście/Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Zadanie 4. PKP PLK S.A.</p>
7.	Forma organizacyjno-prawna	<p>Zadanie 1. JST Zadanie 2. Porozumienie Zadanie 3. Porozumienie Zadanie 4. Spółka</p>
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>Łączna szacunkowa wartość przedsięwzięcia to 922,136 mln zł, w tym: Zadanie 1. - 339 mln zł, Zadanie 2. - 72,881 mln zł, Zadanie 3. - 47,255 mln zł, Zadanie 4. - 463 mln zł.</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	<p>Zadanie 1. POIiŚ 2014-2020 Zadania 2. i 3. POIiŚ 2014-2020, CEF, Zadanie 4. CEF</p>
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>Zadanie 1. 2016 Zadanie 2. 2016. Zadanie 3. 2018. Zadanie 4. 2014 r.</p>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<p>Zadanie 1. 2022 Zadanie 2. 2018 Zadanie 3. 2020 Zadanie 4. 2015 r.</p>
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	<p>CT 7, PI 7.3</p>

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Zadanie 1.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie - zadanie w trakcie realizacji POLiŚ 2007-2013. 2. Budowa Trasy Północnej etap I - zadanie zakończone - środki własne. 3. Budowa Trasy Północnej w Szczecinie – etap II wraz z dojazdem przez ulicę Łączną - zadanie zakończone RPOWZ 2007-2013. 4. Przebudowa ul. Przyjaciół Żołnierza od łącznika do ul. Wacławowa – III etap obwodnicy Śródmiejskiej - ZPORR 2004-2006. 5. Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap V – budowa ulicy od ul. Duńskiej – Krasińskiego do ul. Arkońskiej - zadanie zakończone RPO WZ 2007-2013. 6. Budowa przeprawy mostowej przez rzekę Regalicę w Szczecinie od ul. Gdańskiej do ul. Hangarowej, wraz z wiaduktami i mostem tramwajowym – zadanie zakończone - Phare, Bank Światowy. 7. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie etap I - zadanie zakończone. <p>Zadania 2. i 3.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin (budowa stałego połączenia tunelowego - 80% środki UE i budżetu Państwa, 20% środki budżetu Miasta Świnoujście) 2. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.) 3. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (70% UE, 30% PKP PLK S.A.) 4. Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m (85% UE, 15 % budżet Państwa) 5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.) 6. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.) <p>Zadanie 4.</p> <p>Projekt jest komplementarny z realizowanymi projektami Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”; „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu”. Jest również komplementarny z projektem „Budowa terminalu kontenerowego na ostrowie grabowskim w porcie Szczecin- etap I”, dla którego ZMPSiŚ SA i DB Port Szczecin Sp. z o.o. złożyły wspólny wniosek o dofinansowanie w ramach POLiŚ.</p> <p>Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, rozbudowy portu morsko-rzecznego w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.</p>
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	14. Rozbudowa portu morsko-rzecznego w Policach
2.	Lokalizacja	Gmina Police
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie "Rozbudowa terminali morskiego i barkowego w Policach" składa się z 2 zadań:</p> <p>Zadanie 1. Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży:</p> <p>Budowa nabrzeża o dł. 230 m i szer. 18,2m jednostanowiskowego, uniwersalnego typu ciężkiego, przeznaczonego do przeładunku towarów masowych: węgla, kruszywa, rudy, drobnicy konteryzowanej oraz wyrobów hutniczych, o głębokości technicznej i dopuszczalnej na I etapie Ht=11,0m Hop=12,5m; na II etapie Ht=12,5m Hop.14,0m; realizacja II etapu jest przewidziana po pogłębieniu toru wodnego Szczecin-Swinoujście do 12,5m. Budowa jednojezdniowej, dwukierunkowej drogi o długości. 1572,39m i szerokości 7 m, wraz z ciągiem pieszo rowerowym łączącej Terminal Morski z ulicą Jasienicką (dr. wojewódzka nr 114 na odcinku Trzebież – Police)– w celu usprawnienia komunikacji, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępu do istniejącego portu oraz terenów inwestycyjnych;</p> <p>Budowa dróg wewnętrznych północ-południe o dł. 2579,39m (dróg technologicznych) – w celu umożliwienia komunikacji wewnątrz portu pomiędzy nabrzeżami, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępności poszczególnych nabrzeży na terenie Portu;</p> <p>Budowa torów kolejowych wraz z bocznicami o dł. 5,93km łączących nabrzeża z węzłem kolejowym Police Chemia – w celu umożliwienia bezpośredniego przeładunku towarów ze statku do wagonów kolejowych, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępu do Portu od strony lądu.</p> <p>Zadanie 2. Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży</p> <p>Pogłębienie Kanału Barkowego o długości około 1.040 m i szerokości 85÷90 m, zanurzeniu do głębokości nawigacyjnej do 5 metrów, dla zapewnienia dostępu do portu barkom i małym statkom, o większym zanurzeniu niż dotychczas, w efekcie, czego nastąpić powinno zwiększenie potencjału przeładunkowego portu, a co za tym idzie także wzrost przychodów. Poszerzenie i "wyprostowanie" południowej linii brzegowej terminalu barkowego wraz z budową wzdłuż niej nabrzeży przeładunkowych w celu wydłużenia nabrzeży przeładunkowych dla barek i statków, w efekcie, czego nastąpić powinno zwiększenie ilości i dywersyfikacja przeładunków. Jako typowe dla tej inwestycji przewidziano nabrzeża o konstrukcji płytowej. Płyta żelbetowa oparta na ścianie szczelnej stalowej i palach żelbetowych prefabrykowanych. Na płycie nabrzeża może występować fundament pod tory poddźwigowe dla szynowych żurawi przeładunkowych. Dopuszczalne obciążenie nabrzeży wyniesie 40 kN/m². Nawierzchnia z płyt żelbetowych wylewanych na mokro dostosowana będzie do tego obciążenia, zaś rzędna nabrzeży wyniesie +2,50 m npm. Nabrzeża w Kanale Barkowym przewidziane zostały dla jednakowej głębokości technicznej (nawigacyjnej) Ht = 5,0 m, Budowa drogi technologicznej, obsługującej port barkowy w Policach w związku z planowaną modernizacją i rozbudową nabrzeża przeładunkowego.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Projekt wpisuje się w dokumenty strategiczne i operacyjne (np. Plany działań, dokumenty implementacyjne), branżowe (zarówno z poziomu krajowego, jak i regionalnego) itp., z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia lub w których zaplanowano realizację przedsięwzięcia (np. Dokument implementacyjny do SRT 2020). Ponadto projekt wpisuje się w następujące dokumenty ramowe: Strategię rozwoju portów morskich do 2015 roku przygotowaną przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Strategię rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Strategię rozwoju Gminy Police, Strategię rozwoju na lata 2008-2015 Grupy Azoty Z.Ch. "Police" S.A., Strategię rozwoju Morskiego Portu Police w latach 2006-2020.
5.	Oczekiwane	Oczekiwane rezultaty realizacji przedsięwzięcia: zwiększenie możliwości

	rezultaty	przeładunkowych Portu, zwiększenie przepustowości układu drogowego i kolejowego oraz uporządkowanie układu komunikacyjnego na obszarze Portu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolejowego oraz przepływów ładunków na terenie Portu w Policach oraz w jego otoczeniu, ułatwieniu, a w niektórych przypadkach umożliwieniu dalszego inwestowania na obszarze portu w Policach poprzez rozbudowę usług logistycznych i budowę nowych nabrzeży, rozwoju usług portowych, zwiększeniu liczby miejsc pracy oraz nowych usług związanych z transportem morskim i lądowym.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Dla zadania 1. - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Dla zadania 2. - np. spółka, PPP, stowarzyszenie, partnerstwo, porozumienie
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Szacunkowa wartość całego przedsięwzięcia to 232,533 mln zł , w tym: zadanie 1. - 193,733 mln zł zadanie 2. - 38,8 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Dla zadania 1. 2014 Dla zadania 2. - 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Dla obydwu zadań jest to rok 2020.
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Budowa na terenie portu morskiego w Policach pola odkładu urobku. Ponadto: dla zadania 1. - Rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojeściowego i budowa nabrzeży, dla zadania 2. - Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży. Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	15. Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Kołobrzeg
3.	Opis przedsięwzięcia	Projekt będzie stanowił zasadnicze ogniwo obecnie funkcjonującego szlaku turystycznego przebiegającego w wyraźny sposób przez port Kołobrzeg. W ramach realizacji projektu przewidziano, rozebranie istniejących obiektów, dostosowanie drogi dojazdowej do morskiego przejścia granicznego, wybudowanie dworca pasażerskiego wraz z wyposażeniem oraz obiektów usługowych, wybudowanie parkingu, przystosowanie infrastruktury pod potrzeby funkcjonowania nowo powstałego obiektu. Projekt zakłada również ekologiczne zagospodarowanie terenu poprzez odgródenie terenami zielonymi bezpośrednio lokalizacji dworca

		pasażerskiego od zamieszkałej części miasta. Ponadto projekt przyczyni się do podwyższenia poziomu aktywności zawodowej mieszkańców regionu i przedsiębiorczości oraz wzmocnienia rozwoju społeczeństwa. Wspieranie wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich- agroturystyka. Stymulowanie rozwoju ośrodka miejskiego. Zwiększenie konkurencyjności wschodniej części województwa. Wzmocnienie potencjału innowacyjnego regionu. Rozwój infrastruktury wzmacniającej konkurencyjność portu w skali regionu i kraju. Projekt wzmocni markę i wizerunek regionu oraz przyczyni się do poprawy dostępu do portu od strony morza poprzez przygotowanie infrastruktury niezbędnej do obsługi jednostek promowych.
4.	Dokumenty strategiczne	Inwestycja przewidziana jest w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030). Ponadto zadanie wpisuje się w cele Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategii Rozwoju Kołobrzegu do roku 2020 oraz Strategii Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg.
5.	Oczekiwane rezultaty	Podniesienie jakości i konkurencyjności usług portowych w sektorze turystyczno - pasażerskim, zwiększenie ruchu pasażerskiego w porcie Kołobrzeg, wykorzystanie rezerw rozwojowych portu Kołobrzeg, tworzenie nowych miejsc pracy
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka prawa handlowego której właścicielem w 100% jest Gmina Miasto Kołobrzeg
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	6 mln zł netto
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2014
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	1.Udostępnienie falochronu wschodniego w Porcie Kołobrzeg - W ramach operacji wykonano bariereki zabezpieczające na długości 512 m , wyrównano nawierzchnię betonową na długości 262 m zamontowano cztery stanowiska monitorujące, projekt dofinansowany w 85%. 2. Modernizacja systemu odbojnic przy nabrzeżu Pilotowym w Porcie Kołobrzeg - prace polegają na przygotowaniu nabrzeża do instalacji nowego typu systemu odbojowego wraz z montażem, projekt dofinansowany w 85%. 3. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (Inwestor Gmina Miasto Kołobrzeg) - budowa infrastruktury drogowej i kolejowej prowadzącej do portu Kołobrzeg. Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzeczny w Policach, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	16. Poprawa lądowego dostępu do portu w Kołobrzegu
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Kołobrzeg
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie "Rozbudowa terminali morskiego i barkowego w Policach" składa się z 2 zadań:</p> <p>Zadanie 1. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu - etap III Przedmiotem projektu jest budowa drogi, która zasadniczo poprawi dostępność portu morskiego Kołobrzeg od strony lądu. Nowopowstała trasa połączy port z drogami wojewódzkimi nr 102 i 163 oraz z drogą krajową nr 11. Głównym celem projektu jest zwiększenie konkurencyjności portu Kołobrzeg poprzez poprawę jego dostępności od strony lądu i rozwój zrównoważonego transportu oraz usuwanie niedoborów przepustowości. Efektem projektu będzie zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu morskiego w ogólnym przewozie osób i ładunków oraz: umożliwienie sprawnej komunikacji pomiędzy portem a głównymi drogami dojazdowymi do Kołobrzegu, wykorzystanie potencjału portu morskiego Kołobrzeg, zwiększenie przeładunków w porcie, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Zadanie podzielono na dwa podetapy tj. Etap III A i Etap III B. Etap III A obejmuje część planowanej drogi od skrzyżowania z ul. 6 Dywizji Piechoty (drogi wojewódzkiej nr 102) gdzie projektowane jest rondo "Trzebiatowska" do skrzyżowania z ul. Bolesława Krzywoustego (droga wojewódzka nr 163), gdzie przewidziano rondo "Janiska". Na tym odcinku droga będzie miała przekrój poprzeczny dwujezdniowy, dwupasmowy z pasem dzielącym między jezdniami. Długość odcinka wynosi 1939m a łączna długość budowy i przebudowy dróg w Etapie III A wynosi 2473,31 m. Etap III B obejmuje część planowanej drogi od skrzyżowania z ul. Bolesława Krzywoustego (droga wojewódzka nr 163) do skrzyżowania z ul. Koszalińską (droga krajowa nr 11), gdzie przewidziano rondo "Mirocice". Na tym odcinku droga będzie miała przekrój jednojezdniowy, dwupasmowy. Długość podetapu III B wynosi 1168,61 m a łączna długość budowy i przebudowy dróg wynosi 1474,19 m. Aby zrealizować całość zadania należy wybudować min.; trzy obiekty mostowe (nad Kanałem Drzewnym, rzeką Parsętą i rzeczką Stramniczką), wiadukt nad linią kolejową relacji Szczecinek - Kołobrzeg, ekrany akustyczne, przepust dla ludzi, zwierząt i rowów melioracyjnych oraz przebudowy kolizji sieci technicznych.</p> <p>Zadanie 2. Modernizacja nawierzchni torowej boczniczy kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu Rozbiórka nawierzchni toru z szyn S42 na podkładach drewnianych i podsypce żwirowej, rozbiórka rozjazdu, demontaż przejazdów drogowych, ułożenie nawierzchni torowej z szyn 49E1(ok. 950 mb), wybudowanie rozjazdu, zabudowa torów w miejscach skrzyżowań z drogami kołowymi. Przebudowa nawierzchni drogi wraz z instalacją wodno-sanitarną i oświetleniem. Długość przebudowanej (wyremontowanej) drogi wyniesie 0,42 km. Inwestycja jest związana z poprawą dojazdu do portu pojazdów samochodowych oraz składów kolejowych. Umożliwi szersze wykorzystanie funkcji portowej miasta i wzrost znaczenia portu jako elementu stymulującego rozwój miasta i regionu.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Zadanie 1. Inwestycja ta jest wpisana do Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu na listę projektów morskich. Zadanie 2. Inwestycja ta jest wpisana do Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu na listę projektów.
5.	Oczekiwane rezultaty	Przebudowane drogi w układach transportowych portów morskich, jednostka miary wskaźnika - km, wartość bazowa mierzona przed rozpoczęciem realizacji projektu - 0 km, wartość docelowa wskaźnika osiągnięta w wyniku realizacji projektu - 0,42 km (dla zadania 2.) .
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Kołobrzeg

7.	Forma organizacyjno-prawna	np. spółka, PPP, stowarzyszenie, partnerstwo, porozumienie/jst
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Szacunkowa wartość całego przedsięwzięcia to 148,5 mln zł , w tym: zadanie 1. - 142,5 mln zł, zadanie 2. - 6 mln zł.
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Zadanie 1. 2016 Zadanie 2. 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Zadanie 1. 2018 Zadanie 2. 2016
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3.
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Dla zadania 1. - Projekt "Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) - Etap I". Jest to projekt, który obecnie wchodzi w fazę rzeczowej realizacji przy dofinansowaniu ze środków UE w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.</p> <p>Dla zadania 2. "Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu - Etap III". Inwestycja dotyczy budowy nowej drogi od ulicy 6 Dywizji Piechoty do ulicy Koszalińskiej poprzez ulicę B. Krzywoustego. Część 1 zadania obejmuje odcinek od skrzyżowania z ul. 6 Dywizji Piechoty (drogi wojewódzkiej nr 102), gdzie zaprojektowano rondo Trzebiatowska do skrzyżowania z ulicą Bolesława Krzywoustego (droga wojewódzka nr 163) – proj. ronda Janiska. Na tym odcinku droga będzie miała przekrój poprzeczny dwujezdniowy, dwupasmowy z pasem dzielącym między jezdniami. Długość odcinka wynosi 1,890 km. Część 2 obejmuje odcinek od skrzyżowania z ul. Bolesława Krzywoustego (droga wojewódzka nr 163) do skrzyżowania z ulicą Koszalińską (droga krajowa nr 11). Na tym odcinku droga będzie miała przekrój jednojezdniowy, dwupasmowy. Długość odcinka wynosi około 1,365 km. Przebudowany zostanie też odcinek ulicy Koszalińskiej (drogi krajowej nr 11) na wlocie na rondo „Mirocice” na długości 0,153 km. W miejscu projektowanych rond „Trzebiatowska” i „Janiska” przebudowane zostaną odcinki dróg wojewódzkich nr 102 i nr 163 na długościach wlotów na ronda odpowiednio 0,237 km i 0,297 km. Długość nowo wybudowanej drogi wyniesie 3,94 km. Źródło finansowania: Program Infrastruktura i Środowisko 85%, środki własne 15%.</p> <p>Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzecznego w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, , modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	17. Modernizacja portu w Darłowie
2.	Lokalizacja	Powiat Sławieński, Miasto Darłowo
3.	Opis przedsięwzięcia	Przedmiotem inwestycji jest: - remont istniejących nabrzeży w Porcie Morskim Darłowo w celu wykorzystania i zwiększenia zdolności przeładunkowych Portu Darłowo. Szczegółowy zakres: remont/przebudowa nabrzeża południowego - dł. 45,9 m, remont/przebudowa nabrzeża gdyńskiego - dł. 187,5 m, remont/przebudowa nabrzeża szczecińskiego - dł. 176,3 m, przebudowa sieci wodociągowej , kanalizacyjnej elektrycznej, wykonanie oświetlenia, przebudowa układu drogowego wzdłuż nabrzeży objętych remontem. W zakres projektu wchodzi również budowa drogi dojazdowej (pełna infrastruktura techniczna) do Portu Morskiego w Darłowie wraz z budową nabrzeża typu ciężkiego i placem manewrowym: - budowa drogi na odcinku 710 m (szerokości 7 m) od ronda na ulicy Lotników Morskich do Portu Morskiego (plac manewrowy) i dalej wzdłuż brzegu (nabrzeże refulacyjne) aż do wlotu rzeki Grabowej do rzeki Wieprzy. Nowe nabrzeże ciężkie zaprojektowano jako konstrukcję składającą się ze stalowej ścianki szczelnej zwieńczonej żelbetowym oczepem z płytą odciążającą (oczep typu kątownego) i kotwionej kotwami mikropalowymi. Długość nabrzeża - 120 . Projekt obejmuje również umocnienie brzegu bez możliwości cumowania.
4.	Dokumenty strategiczne	Wynika z założeń dokumentów już funkcjonujących i realizowanych np. Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015, Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego. Przede wszystkim jednak realizacja projektu Miasta Darłowo wynika z szeregu dokumentów strategicznych dotyczących nowej perspektywy finansowej w tym między innymi: Strategii Rozwoju Transportu, Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).
5.	Oczekiwane rezultaty	Projekt Miasta Darłowa realizował będzie następujące rodzaje wskaźników: długość zmodernizowanych/wyremontowanych nabrzeży, długość nowo wybudowanych nabrzeży, długość nowo wybudowanych dróg dojazdowych do portu/do nabrzeży, rezultatu - wzrost zdolności przeładunkowych portu;
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	projekt w całości realizowało będzie Miasto Darłowo
7.	Forma organizacyjno-prawna	Jednostka Samorządu Terytorialnego
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	43 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2017
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt pn. „Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby portu morskiego w Darłowie” jest komplementarny z szeregiem już zrealizowanych i realizowanych projektów w tym przede wszystkim z projektem pn. „Poprawa dostępności do Portu Morskiego w Darłowie z sieci dróg krajowych i wojewódzkich poprzez budowę dróg dojazdowych” dofinansowany w ramach PO IiŚ 2007 - 2013.</p> <p>Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzecznego w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.</p>
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia	18. Przebudowa wejścia do Portu Darłowo
2.	Lokalizacja	Morskie wody terytorialne, na wysokości miejscowości Darłowo, powiat sławieński
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Falochron składa się z dwóch ramion wschodniego o długości: 416 mb oraz zachodniego o długości: 351 mb, planowana jest gruntowna przebudowa mająca na celu ochronę portu w Darłowie oraz zmniejszenie falowania w awanporcie - zwiększenie bezpieczeństwa jednostek szturmujących wchodzących do portu. Konstrukcja kamienna falochronu wsparta na palisadzie drewnianej wykonana w XIX w stanie przedawaryjnym. Konstrukcja w chwili obecnej nie spełnia jakichkolwiek wymogów technicznych stawianych tego rodzaju konstrukcjom. Obiekt podstawowej infrastruktury technicznej portu w Darłowie bez którego nie mógłby funkcjonować.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Projekt ujęty w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. Z perspektywą do 2030r. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368 z późn. Zm) - na podstawie ww. ustawy Port Darłowo został wskazany jako tzw. miejsce schronienia dla jednostek pływających w strefie odpowiedzialności Urzędu Morskiego w Słupsku.
5.	Oczekiwane rezultaty	Oczekiwany rezultatem realizacji operacji będzie zapewnienie dalszego funkcjonowania Portu Darłowo, zwiększenie bezpieczeństwa morskiego poprzez zapewnienie funkcjonowania portu schronienia. Wskaźnikiem produktu będą przebudowane falochrony portowe o długościach 416 oraz 351 mb. Wskaźnikiem rezultatu będzie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego poprzez odnotowanie wejść do Portu Darłowo jednostek pływających.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Urząd Morski w Słupsku
7.	Forma organizacyjno-prawna	państwowa jednostka budżetowa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	220 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzeczny w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, budowy Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	19. Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo
2.	Lokalizacja	Województwo Zachodniopomorskie, Powiat Sławieński, Miasto Darłowo, zachodni brzeg rzeki Wieprzy stanowiącej w dolnym odcinku kanał portowy, od obrotnicy statków do ujścia rzeki Grabowej (ok. 700m)
3.	Opis przedsięwzięcia	Projekt przewiduje budowę nabrzeża typu ciężkiego na całej długości, tj. ok. 700m. Nabrzeże zostanie zaprojektowane tak aby umożliwić załadunek (rozładunek) dwóch statków o długościach do 100m jednocześnie, nie kolidując z ruchem innych statków w torze wodnym. Port Morski w Darłowie obsługuje w ostatnich latach ok. 100 statków rocznie, czyli 2 tygodniowo. Jest to jednak wynik statystyczny. W praktyce bardzo często ma miejsce sytuacja w której w ciągu tygodnia port musi przyjąć kilka statków. Powoduje to konieczność oczekiwania statków na redzie portu, które generuje dodatkowe koszty armatorów jednostek, agencji morskich oraz firm spedycyjnych i transportowych. Ten fakt zmusza agencje do przekierowania statków do innych portów co z kolei powoduje wzrost odległości i kosztów transportu lądowego. Port Darłowo jako jeden z nielicznych na polskim wybrzeżu posiada w swoich granicach wolne tereny umożliwiające rozwój gospodarczy samego portu jak i firm działających w obszarze gospodarki morskiej oraz importu i eksportu. Aby taki rozwój mógł nastąpić konieczne jest zapewnienie dostępu od strony wody do tych terenów. Tereny te o powierzchni 20,8323ha stanowiąc będą Kompleks 1 Podstrefy Darłowo Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Budowa Nabrzeża Refulacyjnego umożliwi także dywersyfikację grup towarowych obsługiwanych ładunków. Oprócz towarów masowych przeładowywanych dotychczas, tj. kruszyw, wapna, zbóż, nawozów i drewna możliwy będzie przeładunek drobnicy, towarów wielkogabarytowych i kontenerów. Rozwój rynku offshore i budowa farm wiatrowych na Ławicy Słupskiej powodują, że tereny Podstrefy Darłowo SSSE to produkcja, składowanie i magazynowanie elementów wież wiatrakowych oraz obsługa i serwis elektrowni wiatrowych.
4.	Dokumenty strategiczne	Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015. Strategia Rozwoju Portu Morskiego Darłowo.
5.	Oczekiwane rezultaty	- wielokrotne zwiększenie przeładunków w Porcie Morskim Darłowo, - aktywizacja działalności gospodarczej Podstrefy Darłowo Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. zo.o.
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółka prawa handlowego

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	40 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2018
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7,PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie ma charakter komplementarny wobec innych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m, rozbudowy infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, poprawy dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu, rozbudowy portu morsko-rzeczny w Policach, rozbudowy Portu Morskiego Kołobrzeg, poprawy dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu, modernizacji portu w Darłowie, przebudowy wejścia do Portu w Darłowie.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	20. Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry
2.	Lokalizacja	Lokalizacja: Szczecin, województwo zachodniopomorskie, gminy: Goleniów, Cedynia, Chojna Gryfino, Widuchowa, Kołbaskowo, Szczecin, droga wodna, odcinek rzeki Odry, od granic z wewnętrznymi wodami morskimi do m. Hohensatten w km 667 rz. Odry.
3.	Opis przedsięwzięcia	Projekt zakłada pełne wdrożenie usług informacji rzecznej- RIS na dolnym odcinku rzeki Odry. Jest uzupełnieniem realizowanego w latach 2011-2013 projektu Pilotażowego wdrożenia RIS Dolnej Odry. W ramach pełnego wdrożenia system zostanie rozszerzony terytorialnie o odcinek od m. Ognica do m. Hohensaaten, tj. o 30 km. Pozwoli to utworzenie jednolitego szlaku żeglownego o tych samych parametrach jakościowych na trasie Szczecin - Berlin. Ponadto poprawiona zostanie funkcjonalność systemu poprzez zastosowanie nowych technologii (np. obrazowania radarowego) oraz zaoferowanie użytkownikom nowych usług. Ponadto w ramach pełnego wdrożenia usług RIS na Dolnej Odrze powstanie nowa siedziba Centrum RIS. Dzięki temu system przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w transporcie śródlądowym.
4.	Dokumenty strategiczne	Dokument implementacyjny do SRT 2020 , Dyrektywa 2005/44/WE, Dyrektywa 2006/87/WE, Dyrektywa 2013/49/UE
5.	Oczekiwane rezultaty	Celem projektu jest rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska poprzez zwiększenie terytorialne i funkcjonalne systemu informacji rzecznej RIS. Projekt infrastrukturalny zakłada rozbudowę systemu informacyjnego o nowe elementy infrastruktury sieci transmisji danych wraz z urządzeniami pomiarowymi i nawigacyjnymi. Do realizacji zadania niezbędne będzie wykonanie budowli technicznych tj. maszty, wieże transmisyjne, anteny, które wymagają pozyskania odpowiednich zgód administracyjnych – pozwoleń budowlanych, decyzji środowiskowych oraz wykonania dodatkowych analiz. Do podstawowych korzyści społeczno-ekonomicznych rozszerzenia obszaru objętego Systemem RIS należy zaliczyć przede wszystkim: korzyści z tytułu uniknięcia wypadków na śródlądowych drogach wodnych, korzyści z tytułu obniżki cen za przewozy w żegludze śródlądowej, korzyści zewnętrzne środowiskowe, wpływy podatkowe - podatek od osób prawnych, korzyści wynikające ze zwiększonego zatrudnienia przy realizacji projektu

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	instytucja państwowa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	20 mln zł.
9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Projekt jest III etapem budowy systemu informacji rzecznej RIS na Dolnej Odrze. Etap I podzielony został na 3 zadania: opracowanie studium wykonalności oraz programu funkcjonalno-użytkowego pilotażowego wdrożenia RIS Dolnej Odry, Pilotażowe wdrożenie RIS Dolnej Odry – w tym budowa Centrum RIS., Zadanie nr 3. Weryfikacja realizacji pilotażu RIS Dolnej Odry. Poszczególne etapy wdrożenia RIS Dolnej Odry stanowią techniczną całość i muszą być realizowane chronologicznie. Każdy z etapów jest zarazem oddzielnym, niezależnym projektem.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	21. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej⁵
2.	Lokalizacja	odcinek Odry na terenie województwa zachodniopomorskiego
3.	Opis przedsięwzięcia	Przedsięwzięcie składa się z następujących zadań: (1) remontu i modernizacji zabudowy regulacyjnej, (2) prac modernizacyjnych w celu zapewnienia zimowego lodołamania, (3) budowy infrastruktury postojowo-cumowniczej oraz nowego oznakowania szlaku żeglownego. Działania będą prowadzone na odcinku Odry granicznej od km 683,0 do km 668,8 i od km 617,6 do km 600,4 (z wyłączeniem odcinków z zadania pn.: "Prace modernizacyjne na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienia zimowego lodołamania", które planowane jest do realizacji w latach 2014-2020 (2022)). W ramach zadania związanego z (1) remontem i modernizacją zabudowy regulacyjnej zakłada się prowadzenie prac związanych z poprawą warunków przepływu, zmniejszenia ilości miejsc zatorogennych i uzyskanie głębokości oraz ustabilizowanie dna rzeki w celu zapewnienia odpowiednich warunków pracy dla lodołamaczy. Dodatkowym efektem kompleksowej naprawy istniejącej zabudowy regulacyjnej będzie poprawa warunków dla funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego. Zabudowa regulacyjna nie będzie wychodziła poza istniejące koryto. Realizacja przedsięwzięcia odbywać się będzie w dwóch obszarach równoległe w kierunku z dołu w górę biegu rzeki. W ramach prowadzonej inwestycji, w celu zapobieżenia pogorszenia warunków przepływu i odkładania się rumowiska rzeczno bezpośrednio poniżej prowadzonych prac oraz w celu zwiększenia skuteczności działań, przewidziane są również bagrowania towarzyszące, ale dopiero ostateczna koncepcja regulacji oraz dokumentacja

⁵ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

		projektowa wykonywana na jej podstawie wykaże, czy bagrowania będą wykonywane i w jakiej ilości. Zadanie (2) prac modernizacyjnych w celu zapewnienia zimowego lodołamania polegać będzie na usunięciu miejsc limitujących, w których ze względu na zniszczenia istniejącej zabudowy regulacyjnej zaburzone są warunki przepływu wody w korycie rzeczonym, skutkujące niskimi głębokościami i zaburzonym położeniem dna. Działania będą prowadzone na obu brzegach rzeki Odry granicznej. Realizacja zadania (3) budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglownego, będzie składała się z dwóch odrębnych elementów, tzn. z budowy urządzeń hydrotechnicznych oraz z oznakowania nawigacyjnego. Zakup lub wykonanie nowego oznakowanie nawigacyjnego ma uzupełnić lub zastępować istniejące na drodze wodnej oznakowanie, w celu dostosowania oznakowania do nowych potrzeb, zwiększenia jakości i niezawodności oraz ujednolicenia stosowanego oznakowania nawigacyjnego. Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej wynika z potrzeb operacyjnych lodołamaczy i statków żeglugi śródlądowej. Zadanie będzie polegało na wybudowaniu w istniejącym korycie rzeki wzdłuż polskiego brzegu (na odcinku granicznym) lub wzdłuż brzegu przy którym będzie to korzystne z punktu widzenia organizacji ruchu żeglugowego na rzece, dalbowych linii cumowniczych, z których każda będzie złożona z kilku dalb umieszczonych w linii. Każda dalbowa linia cumownicza z założenia musi być zaprojektowana dla możliwości obsłużenia taboru żeglugi śródlądowej, zgodnie z wymiarami jednostek dopuszczonych do uprawiania żeglugi na Odrze na podstawie obowiązującymi przepisów żeglugowych, co będzie determinować długość techniczną tej linii, rozstaw dalb, wyposażenie w pomosty komunikacyjne między poszczególnymi dalbami, ewentualnie z zejściem na ląd w miejscach gdzie będzie to możliwe. Przewiduje się zróżnicowanie zagęszczenie dalb na całej długości linii cumowniczej, w celu umożliwieniu cumowania oprócz barek również lodołamaczy, czy też mniejszych jednostek sportowo turystycznych, przy zróżnicowanym stanie wody.
4.	Dokumenty strategiczne	1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) 3. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 4. Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko 5. Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju do 2020 6. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 7. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030
5.	Oczekiwane rezultaty	(1) Poprawa przepływu wód i zapewnienie na odcinku granicznym rzeki Odry głębokości minimum 180 cm, niezbędnej dla skutecznej pracy lodołamaczy, ograniczenie ryzyka wystąpienia powodzi zatorowych; (2) Poprawa przepływu wód i zapewnienie na odcinku granicznym rzeki Odry głębokości minimum 180 cm, niezbędnej dla skutecznej pracy lodołamaczy, ograniczenie ryzyka wystąpienia powodzi zatorowych (3) zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej poprzez umożliwienie bezpiecznego postoju jednostek pływających na drodze wodnej w warunkach niekorzystnych warunków nawigacyjnych (przekroczone stany WWŻ, zamknięta żegluga, niska woda uniemożliwiająca żeglugę itp.). Z kolei w okresie zimowym, przy występującym zalodzeniu i w trakcie prowadzenia akcji lodołamania inwestycja zapewni lodołamaczom bezpieczny operacyjny postój na odcinku drogi wodnej gdzie dotychczas nie było bezpiecznej infrastruktury postojowej oraz w trakcie przerw w lodołamaniami na okres nocy lub niesprzyjających warunków.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	państwowa jednostka budżetowa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Razem: 386,80 mln zł , w tym: Zadanie 1: 190 mln zł Zadanie 2: 176,80 mln zł zadanie 3: 20 mln zł

9.	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Zadanie 1: 2018 Zadanie 2: 2014 Zadanie 3: 2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Zadanie 1: 2028 Zadanie 2: 2020 Zadanie 3: 2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Zadania 1-3 stanowią komplementarne przedsięwzięcie. Dodatkowo do zadania 3 komplementarne projekty to: Budowa bazy postojowo-cumownicza dla lodołamaczy, Remont i przebudowa infrastruktury postojowej w Gryfinie na rz. Odrze Zachodniej w km 14,20, Remont i przebudowa infrastruktury cumowniczej (m.in. dalb) na administrowanym granicznym i dolnym odcinku rzeki Odry.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	22. Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki BioAT⁶
2.	Lokalizacja	Szczecin, Koszalin, Poznań, Zielona Góra
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Głównym celem działalności Centrum jest integracja działalności naukowo-badawczej i wdrożeniowej skupionych w nim zespołów, mająca na celu dynamiczny rozwój biogospodarki ukierunkowanej na intensyfikację współpracy w ramach projektów badawczych i wdrożeniowych z partnerami gospodarczymi. Szczegółowe cele badawcze skupiają się na realizacji badań w obszarze poprawy efektywności i bezpieczeństwa gospodarowania zasobami naturalnymi, wytwarzania nowych i użytkowania dotychczasowych materiałów oraz produktów dla nowoczesnych gałęzi przemysłu związanych z biogospodarką. Działalność ukierunkowana jest na przygotowywanie wyników badań naukowych prowadzonych w jednostkach naukowo-badawczych Centrum do wdrożenia i komercjalizacji w podmiotach gospodarczych regionu północno-zachodniej Polski. Cele określone powyżej realizowane będą w szczególności poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kreowanie, realizowanie i wdrażanie różnego typu projektów z wykorzystaniem obecnej i planowanej do zakupu komplementarnej infrastruktury badawczej we współdziałaniu z podmiotami działającymi w sektorze biogospodarki, 2. prowadzenie badań wspierających działalność gospodarczą w sektorze biogospodarki w ramach regionalnych inteligentnych specjalizacji, 3. wspieranie interdyscyplinarnych zespołów naukowych, umożliwiających aplikowanie w konkursach na poziomie krajowym i międzynarodowym o pozyskanie środków finansowych na badania naukowe i wdrożeniowe, 4. wspieranie procesów wdrażania efektów prac naukowo-badawczych w dziedzinie biogospodarki, 5. wzmocnienia współpracy w ramach tzw. potrójnej helisy (administracja, nauka i biznes), co doprowadzi do promowania działań związanych ze wspieraniem lokalnej, regionalnej i makroregionalnej biogospodarki, 6. kreowanie nisz działalności naukowo-badawczej i gospodarczej dla jednostek/podmiotów działających w sektorze biogospodarki, 7. kreowanie oraz wspieranie nowych trendów działalności gospodarczej w sektorze biogospodarki w oparciu o wyniki prac badawczych prowadzonych przez zespoły Centrum. <p>Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki w swych założeniach będzie Centrum o</p>

⁶ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

		<p>zasięgu międzynarodowym dysponującym możliwościami unikatowymi na skalę co najmniej kraju oraz współpracującym z podobnymi i komplementarnymi jednostkami i konsorcjami w Europie. Centrum jako jednostka multidyscyplinarna realizować będzie rozbudowany program badawczy, tworząc swoiste centrum doskonałości działające na styku nauka-przemysł, odpowiadające potrzebom współczesnej gospodarki. Program Centrum obejmuje trzy obszary BIO, AGRO i TECH: i) inżynierię bioproduktów i biomedycyny dla potrzeb człowieka (BIO), ii) agrotechnikę, rolnictwo i technologię spożywczą (AGRO), iii) nowe techniki wytwarzania materiałów i energii, w tym w oparciu o nanotechnologię (TECH). BioAT realizować będzie działania skupione wokół 5 obszarów badawczych (sektorów):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Żywność Prozdrowotna i Ekologiczna, 2. Błękitna Biogospodarka (dotycząca zrównoważonej gospodarki zasobami środowiska wodnego), 3. Zielona Biogospodarka i Nowoczesne Biotechnologie Przemysłowe (inżynieria środowiska, środki transportu przyjazne środowisku, czyste technologie, biomasa, nanoprocesy i nanoproducty, zaawansowane systemy wytwarzania i materiały, zaawansowane technologie informacyjne i telekomunikacyjne), 4. Technologie kogeneracji i racjonalizacji gospodarowania energią, 5. Life Sciences i Bioservices (walka z chorobami cywilizacyjnymi, a w szczególności chorobami układu krążenia, chorobami nowotworowymi oraz chorobami układu nerwowego). <p>Centrum będzie działać w większości Pól Badawczych zidentyfikowanych jako kluczowe dla polskiego przemysłu (MG-InSight 2030), takich jak: biotechnologie przemysłowe, nanoprocesy i nanoproducty, zaawansowane systemy wytwarzania i materiały, technologie informacyjne i telekomunikacyjne, technologie kogeneracji i racjonalizacji gospodarowania energią, surowce mineralne, zdrowe społeczeństwo oraz zielona gospodarka. Realizacja celów badawczych Centrum będzie odpowiadać na obecne problemy gospodarcze związane z kryzysem przemysłowym i postępującym w ślad za tym spadkiem zatrudnienia, oraz ograniczonymi zasobami surowcowymi, bezpośrednio odnosząc się do strategii UE mówiącej o rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach, rozwoju zrównoważonym – gospodarce efektywniej wykorzystującej zasoby i rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu (w gospodarce charakteryzującej się wysokim zatrudnieniem oraz spójnością ekonomiczną, społeczną i terytorialną). Szczegółowy długoterminowy program badawczy BioAT zostanie przygotowany w oparciu o zdiagnozowane potrzeby regionalnych i krajowych partnerów gospodarczych oraz pomysły i rozwiązania, jakie dotychczas zostały zaproponowane przez zespoły badawcze Konsorcjum. Program ten będzie określany i weryfikowany przynajmniej dwa razy do roku na podstawie nowych pomysłów oraz informacji od przedstawicieli Konsorcjum, partnerów gospodarczych oraz instytucji otoczenia naukowego i biznesowego.</p> <p>Zespoły BioAT dokonały zmapowania ponad 100 propozycji wspólnych projektów badawczych, które będą w ramach utworzonych zespołów projektowych realizowane w oparciu o zaplanowaną do zakupu/rozbudowy infrastrukturę badawczą, jak również z wykorzystaniem tej obecnie już posiadanej w zespołach Centrum. Nie planuje się budowy nowych budynków, a jedynie adaptację i ewentualną modernizację już posiadanych w celu umiejscowienia nowej infrastruktury. Takie nowoczesne zaplecze badawcze pozwalające na prowadzenie badań z możliwością prototypowania konkretnych rozwiązań przemysłowych przyczyni się do efektywnej realizacji założeń programu „Horyzont 2020” opierających się na trzech zasadniczych filarach, zakorzenionych w strategii „Europa 2020”.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Obszary badawcze pokrywają się z priorytetami dokumentów UE (np. Horyzont 2020, Europa 2020), ale przede wszystkim odpowiadają na potrzeby określone w dokumentach krajowych: Krajowa strategia inteligentnej specjalizacji oraz regionalnych: Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku, Regionalna Strategia Innowacji dla Wielkopolski 2010-2020, RSI Województwa Zachodniopomorskiego 2010-2020</p>

5.	Oczekiwane rezultaty	Planowanym efektem istnienia Północno-Zachodniego Centrum Biogospodarki jest wzmoczenie współpracy z lokalnym przemysłem w dziedzinie biogospodarki, czego wskaźnikiem będzie kilkudziesięcioprocentowe podniesienie liczby komercjalizacji wyników badań opracowanych w ramach Centrum. Ponadto dostęp do opracowanych baz oraz rozwiązań technologicznych będą miały nie tylko wybrane firmy regionalne, ale wszyscy zainteresowani, zarówno władze i agencje regionalne, przedsiębiorstwa, jak i pozostali interesariusze z kraju i całej Europy. Centrum prowadzić będzie działania zmierzające do rozwoju regionalnych MŚP oraz powstawania nowych firm (szczególnie w oparciu o własnych absolwentów), realizując badania o charakterze wdrożeniowym i współpracę ze środowiskiem przemysłowym. Wygenerowane produkty w ramach projektów realizowanych w Centrum zgodnie z założeniami KE przyczynią się do poprawy jakości codziennego życia oraz zwiększenia konsumpcji. Celem tworzonej infrastruktury będzie nie tylko prowadzenie prac badawczo-rozwojowych i świadczenie usług, ale również edukacja i szkolenie studentów oraz podwyższanie kwalifikacji naukowych badaczy. Uzupełniona zostanie oferta laboratoryjna i edukacyjna dla studentów studiów wszystkich stopni, obecnych i przyszłych kierunków (często niepowtarzalnych w skali kraju) szczególnie studiów magisterskich i doktoranckich. Innym sposobem na dotarcie z ofertą Centrum do szerszego kręgu odbiorców będą studia podyplomowe. Aplikacyjny charakter prowadzonych badań oraz bliskie związki z przemysłem sprawią, że proponowane kursy będą atrakcyjne dla praktyków. Efektem działalności BioAT będzie także zwiększenie rozpoznawalności zarówno poszczególnych jego członków, jak i całego Konsorcjum na poziomie europejskim, jako partnerów projektowych w programie Horyzont 2020. Centrum będzie też źródłem informacji dla Obserwatorium Biogospodarki Komisji Europejskiej i jako jedyne takie Centrum w Polsce, oprócz realizacji europejskiej strategii dot. biogospodarki, będzie mogło realizować strategię wspierania wzrostu w całym sektorze morskim tzw. Błękitny wzrost.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Województwo Zachodniopomorskie: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie (ZUT), Uniwersytet Szczeciński (US), Politechnika Koszalińska (PK), Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie (PUM)</p> <p>Województwo Wielkopolskie: Politechnika Poznańska (PP), Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu (UP), Instytut Logistyki i Magazynowania (ILiM), Instytut Metali Nieżelaznych (IMN) – Centralne Laboratorium Akumulatorów i Ogniw (CLAiO), Instytut Obróbki Plastycznej w Poznaniu (INOP), Instytut Ochrony Roślin (IOR) – Państwowy Instytut Badawczy, Instytut Technologii Drewna (ITD), Instytut Włókien Naturalnych i Roślin Zielarskich (IWNiRZ), Przemysłowy Instytut Maszyn Rolniczych (PIMR)</p> <p>Województwo Lubuskie: Uniwersytet Zielonogórski (UZ)</p>
7.	Forma organizacyjno-prawna	Dopuszczalne są różne formy. Na obecnym etapie tworzenia Centrum nie zostało to określone.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	W chwili obecnej inwestycję szacuje się na ok. 260 mln zł , uwzględniając zakup nowej aparatury badawczej i stanowisk technologicznych wraz z uruchomieniem, adaptację pomieszczeń, budynków, hal i szklarni. Należy podkreślić, że zarówno posiadana, jak i wnioskowana infrastruktura badawcza została zweryfikowana pod kątem komplementarności w ujęciu całego Centrum.
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IR 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Wstępne ramy czasowe działania Centrum określają dwa programy: Horizon 2020 oraz InSight 2030. Pierwszy z nich wyznacza ramy finansowe przyszłych projektów badawczych realizowanych w Centrum (uzupełnione krajowymi i europejskimi mechanizmami finansowymi) oraz umiejscawia działania Centrum w kontekście europejskim. Drugi – wskazuje przyszłe kierunki rozwoju technologicznego przemysłu

		oraz ukierunkowuje badania naukowe na obszary, które mogą mieć istotny wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Czas budowy infrastruktury BioAT wyniesie 6 lat.
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	j/w
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Studium wykonalności, zrealizowane w ramach RPO. Opracowanie przedmiotowego studium ma na celu udokumentowanie zasadności powołania inicjatywy, jej zgodności z dokumentami strategicznymi (regionalnymi, krajowymi, unijnymi) oraz określenie warunków niezbędnych dla jego efektywnej realizacji. Przedsięwzięcie przyczyni się w ramach kontraktu terytorialnego do realizacji wsparcia innowacji i przedsiębiorczości. Jako takie pozostaje komplementarne z innymi przedsięwzięciami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym z utworzeniem Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej, wzmocnieniem atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, przygotowaniem i uzbrojeniem terenów pod inwestycje komercyjne i produkcyjno-usługowe, wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	23. Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Głównym celem utworzenia Centrum Badawczo - Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej jest integracja działalności badawczo-naukowej i wdrożeniowej, mającej na celu rozwój gospodarki morskiej ukierunkowanej w szczególności na intensyfikację współpracy w ramach projektów badawczych z przedsiębiorcami. Do zadań Centrum należeć będzie również prowadzenie samodzielnych badań wspierających gospodarkę morską przez m.in. kreowanie nowych trendów rozwojowych czy poszukiwanie nisz działalności gospodarczej. Ocena aktualnego stanu współpracy i wymiany informacji między przedsiębiorstwami, jednostkami badawczo-rozwojowymi i naukowo-badawczymi oraz instytucjami otoczenia biznesu na terenie Województwa Zachodniopomorskiego wskazuje, że zwiększa się dystans pomiędzy teoretykami a praktykami skutkujący narastającym brakiem wzajemnego zaufania przedstawicieli obu stron. Ścisła współpraca środowiska naukowego i środowiska biznesowego, przy wsparciu administracji regionalnej, opierająca się na efektywnym transferze wiedzy i doświadczeń może zahamować tę tendencję i przyczynić się do uaktywnienia potencjału w obszarze gospodarki morskiej. Efektem tej współpracy będą innowacyjne projekty naukowo-badawcze wychodzące naprzeciw przedsiębiorcom i mające charakter aplikacyjny. Współpraca ta jest również szczególnie ważnym elementem procesu dynamizowania rozwoju gospodarczego Województwa w innych obszarach. W związku z powyższym niezbędne jest podejmowanie działań sprzyjających procesowi tworzenia innowacyjnego środowiska przedsiębiorczości na bazie powstawania skupisk wzajemnie powiązanych ośrodków naukowo-badawczych działających na rzecz przedsiębiorstw i jednostek okołobiznesowych. Dzięki realizacji zaplanowanych działań Województwo będzie miało również możliwość sprostać strategicznej wizji przemysłów morskich, która ukierunkowana jest m. in. na innowacyjność, konkurencyjność, rosnące znaczenie specjalizacji i ekologii, zorientowanie na cykl życia wyrobu, efektywne wykorzystywanie energii. Wnioskowana inwestycja będzie elementem regionalnego systemu transferu technologii i przyczynić się ma bezpośrednio do podniesienia konkurencyjności oraz

		innowacyjności gospodarki regionu.
4.	Dokumenty strategiczne	Na poziomie krajowym projekt jest zgodny z następującymi dokumentami: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju (SRK 2020), Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Projekt Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki – Dynamiczna Polska 2020 wraz z Programem Operacyjnym Inteligentny Rozwój – PO IR (2014 – 2020), Program dla Odry – 2006, Strategia „Foresight technologiczny przemysłu w Polsce – InSight2030”, Projekt Programu rozwoju morskiej energetyki i przemysłu morskiego w Polsce. Na poziomie regionalnym projekt jest zgodny z następującymi dokumentami: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, plan Urzędu Morskiego i Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście „12,5m dla Szczecina”.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wnioskowany projekt infrastruktury badawczej będzie elementem regionalnego systemu transferu technologii i przyczynić się ma bezpośrednio do podniesienia konkurencyjności oraz innowacyjności gospodarki regionu Morza Bałtyckiego. Centrum umożliwi również kreowanie nisz działalności gospodarczej oraz wspierać będzie badaniami obszary związane z kształceniem na nowych w Polsce kierunkach studiów, takich jak np. górnictwo morskie czy budowa jachtów. Poza znaczeniem dla polskiej nauki i rozwoju kadry naukowo-technicznej w Polsce, projekt będzie miał duże znaczenie dla rozwoju gospodarki morskiej. Pozytywną okolicznością sprzyjającą projektowi, ma być wejście globalnej gospodarki morskiej w latach 2014 - 2016 w fazę wzrostu. Zespoły przygotowujące unijny program LeaderSHIP 2020 wskazują wręcz, że zarówno w średnio jak i długookresowej perspektywie, gospodarkę morską czeka silny wzrost.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Założyciele, udziałowcy: Akademia Morska w Szczecinie, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Gmina Miasto Szczecin, Uniwersytet Szczeciński. Nadzór nad działalnością gospodarczą: Rada Nadzorcza Spółki. Nadzór nad działalnością naukową: Rada Naukowa składająca się, co najmniej po jednym profesorsze z dziedziny nauki uprawianej przez centrum.
7.	Forma organizacyjno-prawna	W ramach analizy potencjalnej formy prawnej Centrum, zidentyfikowano dwa modele (Spółka z o. o. oraz Stowarzyszenie), które wykorzystywane są w Europie. Analiza SWOT obu modeli wskazuje, że forma spółki jest rozwiązaniem korzystniejszym, szczególnie, ze względu na możliwość współpracy z klastrami morskimi. Przeanalizowano również struktury organizacyjne wdrożone w instytucjach o podobnym charakterze, funkcjonujące w Norwegii, Szwecji, Finlandii, Danii, Niemczech i Polsce. W wyniku tej analizy rekomendowano strukturę macierzową jako najlepiej odpowiadającą zidentyfikowanym zadaniom Centrum.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	290 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IR 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018

12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt systemowy realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Głównym celem projektu jest opracowanie Studium Wykonalności Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej oraz uzyskanie przychylnego nastawienia lokalnych społeczności do tej inwestycji. Studium ma dostarczyć przyszłym beneficjentom niezbędne dane do podjęcia decyzji inwestycyjnej, jaka jest utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej.</p> <p>Przedsięwzięcie przyczyni się w ramach kontraktu terytorialnego do realizacji wsparcia innowacji i przedsiębiorczości. Jako takie pozostaje komplementarne z innymi przedsięwzięciami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym z utworzeniem Północno-Zachodniego Centrum Biogospodarki (BioAT), wzmocnieniem atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, przygotowaniem i uzbrojeniem terenów pod inwestycje komercyjne i produkcyjno-usługowe, wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	24. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Stargard Szczeciński
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Opis przedsięwzięcia: 1) rozbudowa systemu komunikacyjnego, 2) modernizacja sieci kanalizacji deszczowej, 3) rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej . Uzasadnienie realizacji: Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii to ok. 800 ha częściowo uzbrojonej powierzchni inwestycyjnej, pozwalającej na lokowanie największych inwestycji w Polsce. PPNT stanowi unikatową w skali kraju ofertę inwestycyjną. PALiIZ, określa PPNT jako tereny, które posiadają dwie unikalne zalety, pierwszą jest duża ilość gruntów o niewielkiej różnicy poziomów, dzięki temu oferta inwestycyjna Stargardu wychodzi naprzeciw inwestorom planującym lokowanie projektów inwestycyjnych o powierzchni powyżej 100 hektarów, a drugą zaletę stanowi fakt, że tereny stanowiące ofertę inwestycyjną należą do Gminy Miasto Stargard Szczeciński, co pozwala uniknąć sytuacji, w której powstają komplikacje prawne uniemożliwiające potencjalnym inwestorom zakup gruntu. Na terenie PPNT ulokowały się koncerny Bridgestone (docelowa liczba zatrudnionych osób - 900), Cargotec (docelowa liczba zatrudnionych osób - 420) oraz Hydroline (docelowa liczba zatrudnionych osób - 80). Decyzję o ulokowaniu zakładu podjął również niemiecki koncern Tognum (planowane zatrudnienie to ok. 220 osób) oraz polska firma DROGBUD. Atrakcyjność i wyjątkowość oferty PPNT potwierdza fakt, że aż dwie ze zlokalizowanych na terenie PPNT firm uzyskały przyznawany przez PALiIZ tytuł największej inwestycji w Polsce - Bridgestone w roku 2007, Cargotec w roku 2009. Realizacja projektu jest odpowiedzią na zidentyfikowane bariery rozwojowe tj.: infrastruktura drogowa i mediów dociera w chwili obecnej tylko do części terenów. Aby w pełni wykorzystać potencjał rozwojowy i aktywizować jeszcze niezagospodarowany obszar należy rozbudować sieć dróg wewnętrznych, wodno-kanalizacyjną, odprowadzania wód deszczowych, gazu i energii elektrycznej. Realizacja ww. zadań wpłynie na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu w skali kraju i Europy.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego., Regionalna Strategia Innowacji województwa zachodniopomorskiego na lata 2011-2020, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	wartość inwestycji zlokalizowanych na wspartych terenach: 300 mln zł; powierzchnia wspartych terenów inwestycyjnych: min. 200 ha; liczba nowopowstałych miejsc pracy: ok. 400.

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Stargard Szczeciński/ spółki komunalne/IOB
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST, spółki
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	1) rozbudowa systemu komunikacyjnego: 35 000 000 zł; 2) modernizacja sieci kanalizacji deszczowej: 20 000 000 zł; c) rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej: 10 000 000 zł. RAZEM: 65 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2022
12.	Cel tematyczny/priorytet	CT 3, PI 3.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<u>przedsięwzięcia zrealizowane:</u> 1. „Budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim” 2. „Budowa komunikacji pomiędzy terenami Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, a krajowym systemem dróg wraz z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych w Stargardzie Szczecińskim 3. „Przygotowanie dokumentacji dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim” <u>przedsięwzięcia realizowane oraz planowane do realizacji:</u> 1. Budowa drogi na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim (źródło finansowania POIG, środki własne),3. Przygotowanie dokumentacji dla terenów przemysłowych w Stargardzie Szczecińskim - etap II (źródło finansowania POIG, środki własne), 4. Budowa infrastruktury drogowej ułatwiającej dojazd do terenów inwestycyjnych PPNT (źródło finansowania RPO 2014-2020/ NPPDL/środki własne; projekt zaproponowany do realizacji w ramach ZIT), 5. Zintegrowane Centrum Przesiadkowe (źródło finansowania RPO 2014-2020/ środki własne; projekt zaproponowany do realizacji w ramach ZIT). Przedsięwzięcie przyczyni się w ramach kontraktu terytorialnego do realizacji wsparcia innowacji i przedsiębiorczości. Jako takie pozostaje komplementarne z innymi przedsięwzięciami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym z utworzeniem Północno-Zachodniego Centrum Biogospodarki (BioAT), utworzeniem Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej, przygotowaniem i uzbrojeniem terenów pod inwestycje komercyjne i produkcyjno-usługowe, wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	25. Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Na koniec marca 2014 r. liczba bezrobotnych w Szczecinie wynosiła 19 413 osób, co oznacza, że stopa bezrobocia jest wyższa niż w większości innych dużych miast Polski. Rynek pracy jest niestabilny, a gospodarka regionu wykazuje podobne tendencje jak gospodarka krajowa, którą od 2009 roku cechuje zahamowanie tempa wzrostu. Istnieje wysoki udział liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w ogólnej liczbie podmiotów, choć przedsiębiorcy ci nie są w stanie stworzyć dużej liczby miejsc pracy dla wielu bezrobotnych i niepracujących mieszkańców Szczecina i okolic. Ostatnie

		<p>lata dla Szczecina i jego okolic wiązały się z upadkiem wielu średnich i dużych przedsiębiorstw, których funkcjonowanie było nieekonomiczne, a które zabezpieczały tysiące miejsc pracy (m.in. Huta Szczecin, Fabryka Papieru Skolwin, Chemitex – Wiskord, Fabryka Kontenerów Unikon, Zakłady Produkcji Odzieżowej Dana i Odra, Selfa, Fabryka Mechanizmów Samochodowych Polmo, Telefonika Kable, Hydroma, Famabud, Stocznia Odra, Stocznia Pomerania, Fabryka Domów, Cukrownia, Szczecińska Stocznia Nowa Sp. z o.o.). Obecna sytuacja największych podszczecińskich zakładów przemysłowych też nie jest najlepsza. O możliwościach inwestycyjnych miast decyduje w dużym stopniu dostępność odpowiednich zasobów znajdujących się w gestii samorządu miejskiego - nieruchomości gruntowych oraz nieruchomości zabudowanych. Pozyskaniu nowych inwestorów służy tworzenie specjalnych stref ekonomicznych i przemysłowych. Dlatego też jednym z najistotniejszych przedsięwzięć jest "Poprawa warunków gospodarczych poprzez zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej terenów", w ramach którego planowana jest realizacja dwóch zadań inwestycyjnych:</p> <p>1. „Budowa kanalizacji deszczowej w ul. Kniewskiej i Lubczyńskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” Zakres projektu obejmuje budowę kanalizacji deszczowej w ul. Kniewskiej i Lubczyńskiej, zbiorników retencyjnych i infrastruktury towarzyszącej w celu odprowadzenia wód deszczowych z terenów miasta o powierzchni ok. 6,57 ha przewidzianych pod inwestycje objętych strefą ekonomiczną oraz terenów przewidzianych w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta" pod funkcje produkcyjno - składowe. Łączna powierzchnia terenów pod nowe inwestycje wynosi ponad 32 ha. Budowa ww. infrastruktury wyeliminuje obecnie istniejące zagrożenie podtopień oraz umożliwi budowę nowych inwestycji. Przewidywany okres realizacji 2014-2017</p> <p>2. Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do Parku "Dąbie" - strefy przedsiębiorczości dla małych i średnich firm (w tym budowa dróg, skomunikowanie z istniejącym układem komunikacyjnym, sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej). Powierzchnia terenu pod Park "Dąbie" to ok. 7,8 ha. Przewidywany okres realizacji: 2015-2018.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina 2025; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	Polepszenie warunków prowadzenia działalności gospodarczej oraz lokowania inwestycji poprzez uzbrojenie terenów inwestycyjnych w media.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	35 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 3, PI 3.1

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>1. Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do stref inwestycyjnych Trzebusza i Dunikowa przeznaczonych pod funkcje przemysłowo-składowe - zadanie w trakcie realizacji Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013.</p> <p>2. Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do terenów inwestycyjnych przy ulicy Stołczyńskiej - zadanie w trakcie realizacji Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013</p> <p>Przedsięwzięcie przyczyni się w ramach kontraktu terytorialnego do realizacji wsparcia innowacji i przedsiębiorczości. Jako takie pozostaje komplementarne z innymi przedsięwzięciami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym z utworzeniem Północno-Zachodniego Centrum Biogospodarki (BioAT), utworzeniem Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej, wzmocnieniem atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw.</p>
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	26. Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Wsparcie przedsięwzięcia skoncentrowane będzie w głównej mierze na projektach realizowanych w obszarach regionalnych i inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego oraz na wybranych dziedzinach nauki i gospodarki, stanowiących potencjał rozwojowy kraju i regionów. Jego podstawowym elementem będą instrumenty wsparcia skierowane do podmiotów gospodarczych w celu realizacji działań B+R i innowacyjnych. Istotne będzie również wsparcie rozwiązań promujących współpracę sektora nauki z przedsiębiorcami. Stojąc przed ogromnym wyzwaniem, jakim jest zwiększenie konkurencyjności oraz innowacyjności gospodarki, przedsiębiorstwa potrzebują wsparcia szczególnie w zakresie tworzenia i rozwoju infrastruktury B+R oraz wdrażania własnych lub zakupionych wyników badań naukowych i prac badawczo-rozwojowych, a także uzyskania ochrony własności przemysłowej dla własnych rozwiązań technicznych. Większość przedsiębiorstw nie jest w stanie samodzielnie udźwignąć wydatków związanych z utworzeniem infrastruktury B+R i dlatego nie prowadzi własnej działalności badawczej. Należy wspierać przedsiębiorstwa w rozwoju własnego zaplecza badawczo-rozwojowego lub też do nawiązywania współpracy w zakresie prac B+R z jednostkami naukowymi oraz z innymi przedsiębiorstwami. Realizowane przedsięwzięcia będą w głównej mierze wynikały z procesu przedsiębiorczego odkrywania, czyli identyfikacji potrzeb i planów rozwojowych (szczególnie w obszarze B+R) kluczowych podmiotów gospodarczych. Wsparcie tego typu projektów w długofalowej perspektywie przyczyni się do podniesienia konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, do wzrostu nakładów na B+R, a także do tworzenia miejsc pracy w sferze B+R oraz do wzmocnienia potencjału badawczo-rozwojowego przedsiębiorstw i budowania ich trwałej przewagi konkurencyjnej.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>1) Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 Cel strategiczny 1: Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania Cel strategiczny 2: Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu Cel strategiczny 5: Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności</p> <p>2) Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020 Cel strategiczny 2: Rozwój specjalizacji regionalnych w oparciu o endogeniczny potencjał województwa Cel strategiczny 3: Rozwój systemu tworzenia, dyfuzji i absorpcji innowacji w regionie</p> <p>3) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego Kierunek 1. Wzrost aktywności ekonomicznej i poziomu innowacyjności w gospodarce</p>

		województwa
5.	Oczekiwane rezultaty	zwiększenie konkurencyjności i innowacyjności zachodniopomorskich przedsiębiorstw / zwiększenie zdolności jednostek badawczo-rozwojowych do prowadzenia badań i prac rozwojowych na rzecz gospodarki / podniesienie nakładów na działalność B+R w relacji do PKB w województwie / wzrost liczby przedsiębiorstw korzystających ze wspartych laboratoriów badawczych
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	podmioty gospodarcze / jednostki naukowe / instytucje otoczenia biznesu
7.	Forma organizacyjno-prawna	w trakcie ustalania
8.	Szacunkowa wartość	w trakcie szacowania w procesie przedsiębiorczego odkrywania
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 201-2020, PO IR 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2022
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1.1, 1.2. CT 3, PI 3.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie przyczyni się w ramach kontraktu terytorialnego do realizacji wsparcia innowacji i przedsiębiorczości. Jako takie pozostaje komplementarne z innymi przedsięwzięciami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego, w tym z utworzeniem Północno-Zachodniego Centrum Biogospodarki (BioAT), utworzeniem Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej, wzmocnieniem atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, przygotowaniem i uzbrojeniem terenów pod inwestycje komercyjne i produkcyjno-usługowe.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	27. Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Regionalna Infrastruktura Informacji Przestrzennej jest to zespół środków technicznych zapewniających powszechny dostęp do odniesionych przestrzennie danych z terytorium regionu oraz usług geoinformacyjnych przyczyniających się do efektywnego stosowania geoinformacji dla wzrostu konkurencyjności gospodarki w regionie, umożliwiających racjonalne gospodarowanie zasobami geoinformacyjnymi zarządzanymi przez administrację samorządową na terenie województwa i przyczyniającymi się do rozwoju społeczeństwa informacyjnego. Infrastruktura informacji przestrzennej obejmuje: technologie teleinformatyczne i geoinformacyjne wykorzystujące standardy międzynarodowe; powiązane ze sobą, zdolne do współdziałania systemy i bazy danych przestrzennych zawierające dane i metadane o odpowiedniej treści i jakości, a w szczególności dane i metadane określone dyrektywą INSPIRE; środowiska producentów i użytkowników geoinformacji; ujednoczenie oprogramowania geoinformacyjnego stosowanego na różnych szczeblach administracji; informatyzację Powiatowych Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i

		Kartograficznej (PODGiK) i powiązanie ich regionalną siecią nowej generacji. Architektura RIIP będzie adekwatna do wszystkich szczebli JST i zapewni harmonizację oraz interoperacyjność baz danych tworzoną na poziomie gminnym, powiatowym, wojewódzkim i krajowym. Jednolitym tłem georeferencyjnym (geodezyjnym) RIIP będą dane Geodety Województwa, stanowiące podstawę odniesienia przestrzennego dla danych z takich dziedzin jak: zagospodarowanie przestrzenne, ochrona środowiska, geologia, hydrologia, zdrowie i bezpieczeństwo ludności, rozmieszczenie ludności. Wszystkie dane przestrzenne, które będą współtworzyły Regionalną Infrastrukturę Informacji Przestrzennej będą danymi jednostek, ustawowo zobowiązanych do tworzenia ich i zarządzania nimi, a zatem wraz z każdym zapytaniem system będzie sięgał po informacje do aktualnych źródeł. Budowany system umożliwi łączenie metadanych oraz danych przestrzennych z różnych źródeł oraz pozyskiwanych na różnych poziomach zarządzania.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; Europa 2020, Dyrektywa INSPIRE, Europejska Agenda Cyfrowa, Ustawa o infrastrukturze informacji przestrzennej. Strategia budowy Społeczeństwa Informacyjnego w województwie zachodniopomorskim na Lata 2006-2015, Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa do 2020, stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 5 lipca 2012 r., zmienione stanowiskiem 54/2013/K-P z dnia 5 grudnia 2013 r. w sprawie utworzenia i określenia składu Zespołu Porozumiewawczego Regionalnych Systemów Informacji Przestrzennej
5.	Oczekiwane rezultaty	Infrastruktura Informacji Przestrzennej wprowadzi do działalności administracji publicznej województwa ład informacyjny w zakresie istniejących baz danych przestrzennych, ich zawartości oraz sposobów wykorzystywania; podniesie poziom cyfryzacji dokumentacji, standaryzacji i harmonizacji danych; zwiększy integrację rozwiązań informatycznych stosowanych w administracji publicznej województwa; zautomatyzuje znaczną część procesów podejmowania decyzji i zarządzania; zapewni wdrożenie standardów umożliwiających jednolitość rozwiązań i wymianę informacji między jednostkami administracji publicznej zgodnie z zaleceniami MAiC oraz standardami europejskimi; zwiększy efektywność wykorzystania zasobów administracji i rejestrów publicznych; usprawni obsługę obywateli i przedsiębiorstw poprzez zwiększenie ilości i podniesienie jakości usług elektronicznych świadczonych przez administrację publiczną.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Jednostka wiodąca: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego (nadzór, koordynacja, współdziałanie) Jednostki współpracujące: JST, Administracja rządowa, osoby trzecie (współdziałanie)
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	49 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO PC 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 2, PI 2.3

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Poziom regionalny: Związek Celowy Powiatów WZ zakończył w 2011 roku projekt dotyczący ewidencji budynków. Związek Gmin i Miast Dorzecza Parsęty opracował system informacji przestrzennej (GIS) dla gmin tworzących ten Związek. Poziom centralny: Zbudowano Geoportal-2, który ma pełnić rolę brokera krajowego, branżowego i INSPIRE.
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	28. Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Rozbudowa, modernizacja i zintegrowanie powiatowych baz danych Ewidencji Gruntów i Budynków w regionalny system teleinformatyczny jest istotnym elementem doprowadzenia do zgodności ze Zintegrowanym Systemem Informacji o Nieruchomościach budowanym na poziomie krajowym przez GUGiK. Modernizacja istniejących ewidencji wynika z potrzeby doprowadzenia do zgodności ewidencji prawnej z ewidencją geodezyjną powstałą w latach 60- tych ubiegłego wieku. W utworzonym systemie teleinformatycznym możliwe będzie nie tylko ewidencjonowanie działek z dokładnością do 1 m2 powierzchni działki, lecz również zasilanie aktualnymi i rzeczywistymi danymi ksiąg wieczystych oraz ewidencji prowadzonej przez organy podatkowe. Realizacja projektu ma na celu usprawnienie procesu obsługi spraw prowadzonych przez administrację publiczną w zakresie rejestracji nieruchomości oraz zapewnienie obywatelom i przedsiębiorcom dostępu do wiarygodnych i aktualnych informacji o nieruchomościach gromadzonych w rejestrach publicznych. ZSIN jest systemem teleinformatycznym, którego celem jest zapewniającym komunikację pomiędzy systemami wdrożonymi w wielu lokalizacjach (m.in.: ewidencją gruntów i budynków prowadzoną przez starostów, księgami wieczystymi prowadzonymi przez sądy rejonowe, ewidencją podatkową nieruchomości prowadzoną przez gminy). Dostęp do informacji publicznej w tym zakresie będzie odbywał się zarówno poprzez mechanizmy Geoportalu jak i Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej (RIIP). Przedsięwzięcie ułatwi wymianę informacji pomiędzy odbiorcami danych (w tym rejestrami wykorzystującymi dane o nieruchomościach) a dysponentami danych oraz integrację informacji o nieruchomościach pochodzących z wielu ewidencji, w tym powiatowych ewidencji gruntów i budynków. Użytkownikami zintegrowanego systemu teleinformatycznego będą jednostki administracji publicznej zaangażowane w organizację i prowadzenie ewidencji gruntów i budynków oraz obywatele i przedsiębiorcy poszukujący danych o nieruchomościach. Projekt będzie realizowany przez Związek Celowy Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego (powiaty ziemskie) i powiaty grodzkie: Szczecin, Koszalin i Świnoujście
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; Europa 2020, Dyrektywa INSPIRE, Europejska Agenda Cyfrowa, Ustawa o infrastrukturze informacji przestrzennej. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach. Strategia budowy Społeczeństwa Informacyjnego w województwie zachodniopomorskim na lata 2006-2015, Rozwój elektronicznych usług publicznych dla obywateli i przedsiębiorców. Stanowisko nr 24/2013/K-P Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 20. 09. 2013 r. w sprawie poparcia działań mających na celu przyspieszenie modernizacji ewidencji gruntów i budynków jako podstawowego elementu infrastruktury informacji przestrzennej niezbędnego dla rozwoju kraju.
5.	Oczekiwane rezultaty	Docelowo budowa ZSIN WZ wspierać będzie proces przekształcania istniejących ewidencji gruntów i budynków w kataster nieruchomości. Umożliwi organom podatkowym i samym podatnikom prawidłową identyfikację przedmiotów podatkowych. Dzięki realizacji projektu możliwe będzie usprawnienie procesu obsługi spraw prowadzonych przez administrację publiczną w zakresie rejestracji nieruchomości oraz zapewnienia obywatelom i przedsiębiorcom dostępu do

		<p>wiarygodnych i aktualnych informacji o nieruchomościach gromadzonych w rejestrach publicznych. Dostęp do informacji o nieruchomościach usprawni procesy decyzyjne przedsiębiorców poprzez oszczędność czasu i kosztów. Znacząco wzmocni zdolności instytucji publicznych do sprawnej i efektywnej realizacji zadań, w szczególności w zakresie planowania przestrzennego, planowania gospodarczego, badań i analiz statystycznych oraz ewidencji podatkowej nieruchomości. Realizacja Projektu przyczyni się do optymalizacji kosztów działalności i utrzymania administracji publicznej. Zapewni to również ograniczenie obrotu dokumentacją papierową.</p> <p>Budowa nowoczesnych baz danych o nieruchomościach w znaczący sposób przyczyni się do prawidłowego funkcjonowania Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach na poziomie krajowym, prowadzonego przez GUGiK. Dzięki realizacji Projektu wzrośnie liczba powiatów, które prowadzić będą ewidencję gruntów i budynków zgodnie z rozporządzeniem ws. EGIB. Ponadto określona liczba powiatów zostanie faktycznie włączona do ZSiN w sposób, o którym mowa w Rozporządzeniu ws. ZSiN. Przewidywane rezultaty realizacji przedsięwzięcia obejmują około 50% ogólnej liczby ponad 500 tys. działek w województwie do modernizacji na terenie 18 powiatów ziemskich oraz około 50 tys. na terenie powiatów grodzkich.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Jednostka wiodąca: Związek Celowy Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego (nadzór, koordynacja, współdziałanie), Jednostki współpracujące: Miasta Grodzkie Województwa Zachodniopomorskiego, Geodeta Województwa, GUGiK, osoby trzecie (współdziałanie).
7.	Forma organizacyjno-prawna	Porozumienie powiatów województwa zachodniopomorskiego, JST.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	50 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO PC 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 2, PI 2.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Poziom regionalny: Związek Celowy Powiatów WZ zakończył w 2011 roku projekt dotyczący ewidencji budynków. Efektem projektu są powiatowe bazy danych o budynkach (rozproszone). Niniejsze przedsięwzięcie priorytetowe zintegruje projekty realizowane na poziomie regionalnym z przedsięwzięciami poziomu centralnego.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	29. Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Przedmiotem realizacji jest budowa sieci szerokopasmowej Następnej Generacji (NGN/NGA) na terenie województwa zachodniopomorskiego, która zapewni wszystkim użytkownikom regionalnym dostęp do usług poprzez medium teletransmisyjne o najwyższych parametrach technicznych. Celem interwencji w obszarze wspierania rozwoju społeczeństwa informacyjnego powinno być zwiększenie dostępności oraz wykorzystania zaawansowanych technologii informacyjnych i komunikacyjnych poprzez budowę i rozbudowę sieci szerokopasmowych następnej generacji - NGN/NGA. Tak aby w 2020 roku, zgodnie z założeniami przyjętymi przez Komisję Europejską,

		również na terenie województwa zachodniopomorskiego 100% abonentów mogło korzystać z łączy szerokopasmowych o przepustowości rzędu 30 Mb/s a co najmniej połowa z przepustowości 100 Mb/s. Ponadto należy zadbać o zwiększenie poziomu zastosowania technologii informatycznych i technik informacyjnych dla wszystkich obszarów działania samorządu regionalnego województwa zachodniopomorskiego poprzez budowę nowych i rozbudowę regionalnych platform zintegrowanych usług sieciowych na terenie województwa. Stanowiłoby to również uzupełnienie działań podejmowanych na szczeblu lokalnym w zakresie dostępności szerokopasmowej sieci w województwie w ramach osi 3 RPO WZ 2007-2013, Działanie 3.1.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia "Europa 2020", Europejska Agenda Cyfrowa, Polityka Spójności w latach 2014-2020, Umowa Partnerstwa, CT 2, PI 2.1, CT 3 PI 3a-d, Narodowy Plan Szerokopasmowy, Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, Dokument "Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 - uwarunkowania strategiczne" - Cel Tematyczny Nr 2, pt. "Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych, w ramach którego wspierane będą inwestycje w NGN". Ponadto Policy Paper dotyczący cyfrowego rozwoju Polski do 2020 r., analizowany łącznie z korespondującymi z nim: Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju oraz strategiami rozwoju, tj. Strategią Sprawne Państwo, Strategią Rozwoju Kapitału Ludzkiego, Strategią Rozwoju Kapitału Społecznego i Strategią Innowacyjności i Efektywności Gospodarki, Strategią zrównoważonego rozwoju wsi i rolnictwa, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego Cel strategiczny 3 Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu cel kierunkowy 3.4 Wspieranie rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego; SRK 2020 cel II.3 Zwiększenie innowacyjności gospodarki; Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki. Strategia budowy społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim na lata 2006-2015, cel strategiczny A. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, cel kierunkowy A3. Rozbudowa sieci dostępowej w oparciu o nowoczesne rozwiązania technologiczne (w tym dostęp szerokopasmowy) w regionie.
5.	Oczekiwane rezultaty	Głównym rezultatem realizacji Narodowego Planu Szerokopasmowego jest rozwój infrastruktury, z którego wypływa szereg korzyści bezpośrednio związanych z dostępnością do Internetu szerokopasmowego pod postacią szybszych, tańszych i szerzej dostępnych usług oraz poprawy opłacalności ekonomicznej inwestycji. Równolegle, powszechność łączy o wysokich prędkościach oraz ich wykorzystanie przez społeczeństwo, przedsiębiorstwa i instytucje przekłada się na szereg pośrednich korzyści dla życia społecznego i gospodarczego województwa. Planowana ludność objęta siecią: 1 741 875 osób. Realizacja głównych celów NPS poprzez rozwój szerokopasmowego dostęp do Internetu przekłada się na wymierne korzyści dla gospodarki oraz dla społeczeństwa województwa zachodniopomorskiego. Istotne przewidywane efekty w dziedzinie innowacji i gospodarki to: wzrost Produktu Krajowego Brutto, zwiększony potencjał innowacyjności gospodarki dzięki dostępowi do wiedzy, narzędzi oraz możliwości budowy modeli biznesowych opartych o sieć Internetową, rozwój szerokiego kanału dystrybucji treści multimedialnych, rozwój branż mogących w znaczącym stopniu wykorzystując sieć, w tym w m.in. branża transportowa oraz edukacja, możliwość skutecznego zastosowania przez przedsiębiorstwa elastycznych modeli biznesowych (np. outsourcing czy off-shoring). Wśród korzyści społecznych płynących z rozwoju szerokopasmowego dostępu do Internetu można wymienić: wzrost stopy zatrudnienia, wzrost kwalifikacji pracowników, zwiększenie liczby osób aktywnych zawodowo w szczególności osób niesprawnych fizycznie oraz w podeszłym wieku, oszczędności wynikające z redukcji kontaktu osobistego z usługami publicznymi, dostęp do towarów i usług online skierowanych do rynku konsumenckiego i edukacyjnego, w tym treści kulturalnych i rozrywkowych. Ponadto przewidywaną bezpośrednią korzyścią realizacji celów NPS jest zapewnienie możliwości korzystania z szybkiego Internetu dla mieszkańców województwa oraz upowszechnienie usług dostępu szerokopasmowego o prędkościach powyżej 30Mbps i 100Mbps. Osiągnięciu tego celu będą towarzyszyły: wzrost liczby sprzedanych usług szerokopasmowych, spadek średnich cen dostępu mierzonego na 1Mbps, poprawa opłacalności ekonomicznej inwestycji dla operatorów, rozwój rynku usług

		infrastrukturalnych oraz usług dla przedsiębiorstw - wzrost wartości usług transmisji danych.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Instytucja zarządzająca: MIR; Instytucja pośrednicząca: MAC; Instytucja wdrażająca: Władza Wdrażająca Programy UE; Jednostki współpracujące: JST
7.	Forma organizacyjno-prawna	Konkursy na dany obszar organizowane na szczeblu centralnym bez udziału środków regionalnych.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	979 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	Krajowe środki unijne (PO PC), regionalne środki unijne, Budżet projektu systemowego MAC, Budżet projektu SIPS.
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 2, PI 2.1. CT 3, PI 3.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Realizacja projektów szerokopasmowych w ramach Działania 3.1 RPO WZ 2007-2013.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	30. Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego
2.	Lokalizacja	Zakupiony tabor przeznaczony jest do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich na liniach przebiegających przez teren województwa zachodniopomorskiego w komunikacji wewnętrznej i z sąsiednimi regionami.
3.	Opis przedsięwzięcia	Nowoczesny tabor kolejowy zastąpi eksploatowane dotychczas najstarsze pojazdy elektryczne serii EN57, dzięki czemu znacznej poprawie ulegnie komfort podróży oraz obniżeniu ulegną koszty kolejowych przewozów pasażerskich. Nowoczesne pojazdy kolejowe cechują się wysoką kulturą pracy (ciche układy napędowe i hamulcowe), długimi przebiegami międzynaprawczymi, wysokimi przyspieszeniami rozruchu oraz prędkościami maksymalnymi. Jednocześnie dzięki nowoczesnym rozwiązaniom konstrukcyjnym przyczyniają się do poprawy ochrony środowiska (zamknięte obiegi wodno-ściekowe). Pojazdy te wyposażone są w silniki asynchroniczne prądu przemiennego z możliwością odzyskiwania energii elektrycznej poprzez wykorzystanie silników elektrycznych jako prądnic, gdzie przy hamowaniu pojazdu energia kinetyczna pojazdu jest przekształcana w energię elektryczną, która jest oddawana do sieci trakcyjnej) oraz wyposażony jest w urządzenia przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością. Zakłada się zakup pojazdów o różnej pojemności (od 2 do 4 członów), by możliwe było ich efektywne dopasowanie do zróżnicowanych potoków pasażerskich występujących na poszczególnych liniach kolejowych i relacjach pociągów. W ramach zadania przewiduje się także możliwość zakupu 4-6 dwusystemowych EZT do obsługi połączenia Szczecin - Berlin po zelektryfikowaniu tej linii (oficjalne umowy międzyrządowe przewidują, że nastąpi to do 2020 roku). Zakupiony tabor wykorzystany zostanie do obsługi przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie czasu podróży na liniach zelektryfikowanych w obrębie województwa zachodniopomorskiego oraz w komunikacji z regionami ościennymi; Poprawa komfortu podróży kolejami regionalnymi; Zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich w województwie; Wzrost mobilności mieszkańców województwa, w tym osób niepełnosprawnych; Wskaźnik produktu: Ilość nowych pojazdów w ilości ogółem – [%]. Wskaźnik rezultatu Wzrost ilości przewożonych osób [%]
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	550 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 273 na odcinku Szczecin Główny – Kostrzyn nad Odrą, linii nr 404

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	31. Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Przedsięwzięcie definiuje zadania wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich. W ramach przedsięwzięcia zdefiniowane zostaną zadania na tych drogach wojewódzkich, które potokom pasażerów i ładunków zapewnią wewnętrzną jak i zewnętrzną dostępność województwa zachodniopomorskiego oraz stanowić będą uzupełnienie dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Przedsięwzięcie realizować będzie zadania w zakresie poprawy parametrów technicznych i użytkowych dróg wojewódzkich polegające na ich przebudowach w tym również przebudowach przejść przez miejscowości a także budowie ich obwodnic. Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości oraz przyczyni się do zwiększenia mobilności komunikacyjnej szczególnie na trasach gdzie pomiar średniego dobowego natężenia ruchu przekracza średnią wartość dla dróg wojewódzkich województwa zachodniopomorskiego wynoszącą 2358 poj/dob wg GPR 2010. Poprawa jakości sieci dróg wojewódzkich osiągnięta poprzez budowę nowych jak i modernizację istniejących odcinków dróg wojewódzkich znacząco wpłynie na oszczędność czasu w przewozach pasażerskich jak i towarowych.

		Obwodnice miejscowości wyprowadzając z nich ruch samochodowy poprawią jakość życia i bezpieczeństwo zarówno mieszkańców jak również użytkowników dróg. Konsekwencją powyższego będzie likwidacja uciążliwości związanej z ruchem tranzytowym, ułatwienie funkcjonowania ruchu turystycznego, co z kolei pozytywnie wpłynie na konkurencyjność województwa na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	Zwiększenie bezpieczeństwa, dostępności i spójności komunikacyjnej regionu - wskaźnik produktu - całkowita długość nowych i zmodernizowanych dróg [km]; wskaźnik rezultatu - skrócenie czasu przejazdu [%]
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie - Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich
7.	Forma organizacyjno-prawna	jednostka samorządu terytorialnego - jednostka organizacyjna jst
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	650 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przebudowy odcinków dróg wojewódzkich zostały w znacznym stopniu wykonane w ramach RPOWZ w latach 2007-2013. Planowane przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z działaniami na rzecz podprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. W tym celu w ramach kontraktu terytorialnego rekomendowane są działania na rzecz poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej poprzez likwidację wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna. Jako takie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	32. Likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna
2.	Lokalizacja	Obwodnice: - obwodnica Kołobrzegu - gmina Kołobrzeg, powiat kołobrzeski - obwodnica Gryfina - gmina Gryfino, powiat gryfiński - obwodnica Myśliborza - gmina Myślibórz, powiat myśliborski - obwodnica Węgorzyna - gmina Węgorzyno, powiat łobeski
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Obwodnica Kołobrzegu: obwodnica stanowi ciąg drogi krajowej Nr 11. Długość obwodnicy wynosi około 3,1 km. Obwodnica wykonana zostanie jako droga klasy GP dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku z pasem rozdziału na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z drogą wojewódzką nr 102 i nr 163 oraz jako droga klasy GP jednojezdniowa na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z drogą wojewódzką nr 163 i drogą krajową nr 11. Ponadto zakres inwestycji obejmuje również wykonanie mostu na Parsęcie, budowę rond, obiektów inżynierskich, dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego, systemu odwodnienia. Realizacja inwestycji pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar aglomeracji miejskiej oraz zlikwiduje poważne utrudnienia w ruchu.</p> <p>Obwodnica Gryfina: przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31. Zadanie obejmie budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 31 na odcinku około 5,6 km. Podstawowym celem budowy obwodnicy jest uzyskanie parametrów drogi klasy "GP" o szerokości 8,0 m (7,0 m jezdni oraz 2 x 0,5 m opaski), co w rezultacie poprawi przepustowość ruchu i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi. Przebiegająca przez miejscowość Gryfino droga krajowa nr 31 nie jest dostosowana do panującego na niej natężenia ruchu (wg pomiaru generalnego z roku 2005 natężenie ruchu wynosiło około 7 700 pojazdów na dobę) oraz zabudowy usytuowanej wzdłuż drogi. Realizacja inwestycji pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar aglomeracji miejskiej oraz zlikwiduje poważne utrudnienia w ruchu.</p> <p>Obwodnica Myśliborza: przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Myśliborza w ciągu drogi krajowej nr 26 Krajnik Dolny – Renice. Zakres zadania obejmuje odcinek drogi krajowej nr 26 od km 45+333.23 do km 48+725.04, budowę ronda na skrzyżowaniu ulic: 1-go Maja i Piłsudskiego, budowę dróg wspomagających obsługujących tereny przemysłowe, przebudowę dróg na odcinkach dowiązania do ronda, budowę skrzyżowań zwykłych, budowę skanalizowanego skrzyżowania z drogą wojewódzką oraz budowę zjazdów, chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszko-rowerowych. Zakres opracowania obejmuje również inwentaryzację zieleni oraz projekt zieleni izolacyjnej, projekty urządzeń ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko, projekt kanalizacji deszczowej, projekt oświetlenia skrzyżowań i odcinka obwodnicy na długości ścieżki rowerowej, projekt rozbiórki istniejącej infrastruktury kolejowej kolidującej z projektowaną obwodnicą. W zakresie obiektów inżynierskich planuje się rozbiórkę istniejącego mostu i projekt nowego obiektu mostowego na rzece Myśla. Realizacja inwestycji pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar aglomeracji miejskiej oraz zlikwiduje poważne utrudnienia w ruchu.</p> <p>Obwodnica Węgorzyna - projektowane zadanie inwestycyjne stanowi II-gi etap budowy obwodnicy w ciągu DK nr 20 tj. przedłużenie odc. wybudowanego w ramach I-ego etapu. Podstawowym celem budowy obwodnicy jest uzyskanie na odcinkach dróg dojazdowych do skrzyżowania PT i KT parametrów wymaganych dla drogi klasy "G", a na odcinku drogi "nowoprojektowanej" uzyskanie drogi klasy "GP", co w rezultacie poprawi przepustowość ruchu i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015, Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego

5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Rezultatem realizacji przedmiotowych zadań będzie osiągnięcie spójności gospodarczo - społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych regionów, a co za tym idzie średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udroźnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, dostosowanie wewnętrznego układu drogowo – ulicznego gminy do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych i transportowych. Ponadto nastąpi: wzrost atrakcyjności terenów, poprawa konkurencyjności gospodarczej gminy, powiatu, rozwój infrastruktury gmin poprzez poprawę przepustowości układu transportowego, podniesienie komfortu życia mieszkańców, zmniejszenie emisji spalin i ograniczenie hałasu. Nastąpi również: skrócenie czasu przejazdu dla ruchu tranzytowego oraz lokalnego, poprawa dostępności i poprawa warunków funkcjonowania istniejących oraz potencjalnych podmiotów gospodarczych, zwiększenie atrakcyjności istniejących zainwestowanych terenów, polepszenie jakości funkcjonowania układu komunikacyjnego, poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawa komfortu podróży, zmniejszenie oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza trujących substancji ze spalin, podniesienie standardu życia mieszkańców okolicznych miejscowości, poprawa walorów estetycznych okolic sąsiadujących z planowaną inwestycją.</p> <p>Do rezultatów cząstkowych projektu można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy, ochronę środowiska</p> <p>Wskaźnik produktu: Ilość nowych obwodnic miejscowości (szt.). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%).</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	Skarb Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>Razem: 239,221 mln zł</p> <p>Obwodnica Kołobrzegu: 127,5 mln zł (system realizacji tradycyjny)</p> <p>Obwodnica Gryfina: 49,3 mln zł. (system realizacji Projektuj i buduj)</p> <p>Obwodnica Myśliborza: 51,5 mln zł. (system realizacji tradycyjny)</p> <p>Obwodnica Węgorzyna: 10,921 mln zł (system realizacji tradycyjny)</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>Obwodnica Kołobrzegu: 2015</p> <p>Obwodnica Gryfina: 2015</p> <p>Obwodnica Myśliborza: 2015</p> <p>Obwodnica Węgorzyna: 2015</p>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<p>Obwodnica Kołobrzegu: 2017</p> <p>Obwodnica Gryfina: 2018</p> <p>Obwodnica Myśliborza: 2016</p> <p>Obwodnica Węgorzyna: 2016</p>
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Planowane przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z działaniami na rzecz poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. W tym celu w ramach kontraktu terytorialnego rekomendowane są działania na rzecz poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej poprzez likwidację wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez program podniesienia standardu dróg wojewódzkich. Jako takie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Ponadto inwestycje w infrastrukturę drogową objęte kontraktem terytorialnym realizowane mają być w ramach rozwoju metropolii szczecińskiej (budowa trasy średnicowej i odcinków dróg krajowych nr 13 i 31).
1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	33. Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351
2.	Lokalizacja	Gminy wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
3.	Opis przedsięwzięcia	Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM) jest projektem mającym na celu utworzenie sprawnego systemu transportu realizującego połączenia pasażerskie na terenie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (w tym pełniącego funkcję kolei miejskiej). Szczecin znajduje się w centrum projektowanego systemu – stąd jego rola (w tym rola infrastruktury punktowej i liniowej na jego obszarze) jest niezbędna dla efektywnego działania SKM jako całości. Uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej przyczyni się do poprawy stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych, zarówno mieszkańców stolicy województwa, jak również Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Mieszkańcy obszaru zyskaliby szybkie, cechujące się dużą częstotliwością połączenie obsługujące ruch pasażerski pomiędzy najważniejszymi miastami SOM oraz pozostałymi miejscowościami położonymi wzdłuż linii SKM. Dla mieszkańców Szczecina, SKM dzięki wielu przystankom/stacjom zlokalizowanym na terenie miasta, pozwoliłaby na jej użytkowanie jako szybkiej i cechującej się dużą częstotliwością „kolei miejskiej”, która stopniowo przejmowałaby potoki realizowane dotychczas przez transport indywidualny. Pasażerom przybywających do Szczecina, jak również podróżujących ze Szczecina na kierunkach do pozostałych ośrodków miejskich SOM SKM umożliwi realizację podróży pomiędzy ich punktem zamieszkania, a jednym z wielu przystanków/stacji na obszarze stolicy województwa w sposób bardziej komfortowy z jednoczesnym zredukowaniem czasu podróży. 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. Wszystkie te linie są zelektryfikowane jednak ich stan techniczny wymaga zdecydowanej poprawy. Kolej metropolitalna zwiększyłaby atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w jej sąsiedztwie, w szczególności terenów zaniedbanych, gdzie efektywny transport publiczny może stać się narzędziem i impulsem do ich rewitalizacji i dalszego rozwoju. Przedmiotowy projekt stanowiłby uzupełnienie (Hub Transportowy

		w oparciu o Dworzec Główny w Szczecinie), bądź rozwinięcie (np. Szczeciński Szybki Tramwaj) innych projektów inwestycyjnych. Harmonogram prac: grudzień 2014 - etap 0 uruchomienie przewozów na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Niebuszewo; 2015 – 2017 Prace budowlane i zakup taboru Etap I; 2017 – 2019 Prace budowlane i zakup taboru Etap II.
4.	Dokumenty strategiczne	Podstawa prawna organizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym • ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.nr 5 poz. 13 z późn. zmianami). Dokumenty strategiczne: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, SRK 2020, KSRR; Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM, Strategia rozwoju Szczecina 2025.
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizacja projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej zwiększy dostęp do transportu publicznego dla mieszkańców, także dla osób niepełnosprawnych ze wszystkich gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, polepszy jakość usług przewozowych, poprzez: zwiększenie szybkości jazdy pociągów, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, wprowadzenie stałego cyklu kursowania pociągów dostosowanych do potrzeb, usprawnienie zmiany środka transportowego na zintegrowanych przystankach i węzłach przesiadkowych, wprowadzenie ułatwień dla osób niepełnosprawnych, możliwość pozostawienia samochodu na parkingach typu P&R usytuowanych przy zintegrowanych węzłach komunikacyjnych, możliwość stosowania jednego biletu metropolitalnego na przejazdy wszystkimi środkami transportu publicznego. Wartość wskaźników produktu właściwego priorytetu inwestycyjnego PO IiŚ 2014 - 2020: a) Całkowita długość nowych ulepszonych linii kolejowych: 2 km; b) Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (z czego TEN-T): 21 km; c) Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego: 17 szt.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie; PKP SA; PKP PLK SA; Miasto Szczecin; Gmina Police; Gmina Goleniów; Gmina Gryfino; Miasto Stargard Szczeciński
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółka celowa/stowarzyszenie JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	664 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie będzie elementem szerszego kompleksu działań służących poprawie spójności komunikacyjnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego budowa i przebudową torowisk w Szczecinie oraz zakupem niskopodłogowego taboru tramwajowego, budową Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, przebudową infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru na obszarze aglomeracji szczecińskiej, a także inwestycjami drogowymi (przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3, Trasa Średnicowa dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu

		kołowego w Szczecinie, budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa).
--	--	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	34. Modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica woj. - Szczecinek - Runowo Pomorskie
2.	Lokalizacja	Powiaty: szczecinecki, drawski, łobeski.
3.	Opis przedsięwzięcia	Dla poprawy standardu obsługi pasażerów i ładunków kluczowe znaczenie mają połączenia transportowe zapewniające zarówno zewnętrzną, jak i wewnętrzną dostępność regionu. Linia nr 210 jest linią międzywojewódzką (jej bieg rozpoczyna się na terenie województwa pomorskiego), lecz w ruchu pasażerskim obsługuje ona głównie przewozy o charakterze regionalnym. Celem modernizacji linii jest podniesienie komfortu oraz skrócenie czasu podróży w relacji Szczecinek - Szczecin. Cel ten zostanie osiągnięty dzięki poprawie parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, w wyniku której wzrośnie przepustowość linii oraz na zdecydowanej jej długości wprowadzona zostanie maksymalna prędkość rozkładowa dla pociągów pasażerskich wynosząca 120 km/h. Modernizacja obejmować ma przede wszystkim: całkowitą wymianę nawierzchni toru nr 1 na całej długości rewitalizowanego odcinka oraz toru nr 2 na odcinku Szczecinek - Drawsko Pomorskie (dzięki czemu przywrócony zostanie ruch dwutorowy na odcinku Szczecinek - Łubowo), wymiana lub wzmocnienie podtorza w miejscach wymagających interwencji, przebudowę przejazdów kolejowych w zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu, nawierzchni i oświetlenia, przebudowę peronów wraz z elementami małej architektury, budowę systemu zapewnienia łączności systemów srk (łączność radiowa lub przewodowa). W 2011 roku z usług kolei regionalnych w województwie skorzystało około 7,9 mln osób, co stanowiło wzrost o 0,4 mln osób wobec roku poprzedniego. Działaniem kluczowym dla utrzymania tej pozytywnej tendencji jest modernizacja lub rewitalizacja regionalnej infrastruktury kolejowej, poprawiającej wewnętrzną dostępność i spójność regionu, w tym również komunikacyjnej mobilności mieszkańców województwa. Dlatego istotna jest modernizacja przedmiotowej linii. Odcinek ten, to czynna linia normalnotorowa, w 90% dwutorowa, niezelektryfikowana. Linia nr 210 ma długość 149,4 km, z czego 99 km znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego (odcinek Żółtnica - Runowo Pomorskie). Przewidywany zakres przedsięwzięcia dotyczy odcinka położonego w granicach województwa zachodniopomorskiego, który łączy Chojnice z Runowem Pomorskim przez Szczecinek i Drawsko Pomorskie.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia rozwoju sektora transportu do roku 2020 w województwie zachodniopomorskim; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 - strategia na lata 2014-2020, Rozwój regionalnej i ponadregionalnej infrastruktury kolejowej
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie o około 20 minut czasu podróży na trasie Szczecin - Szczecinek; zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich; poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych; zwiększenie przepustowości linii; poprawa standardu obsługi podróżnych - w tym osób niepełnosprawnych; zwiększenie mobilności mieszkańców województwa zachodniopomorskiego. Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	380 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przewidywany efekt rozwojowy wzmocni zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego (14 pojazdów spalinowych) dofinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, zakup 14 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów międzyregionalnych w ramach Zachodniej Grupy Zakupowej dofinansowany ze środków UE w ramach POIŚ 2007-2013 oraz modernizacja w latach 2014-2016 dziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego współfinansowana ze środków UE w ramach RPO WZ na lata 2007-2013 i 2014-2020. Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg oraz linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą) oraz modernizacją linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg służącą poprawie stanu infrastruktury komunikacyjnej Koszalińsko – Kołobrzsko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	35. Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Celem ogólnym inwestycji jest zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców. Budowa i przebudowa torowisk tramwajowych wpłynie w istotny sposób na zwiększenie liczby osób podróżujących komunikacją tramwajową oraz lepsze zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Szczecina, między innymi poprzez: zapewnienie bardziej efektywnych połączeń, skrócenie czasu podróży, podniesienie poziomu bezpieczeństwa podróżnych oraz komfortu podróży. W skali całego miasta realizacja projektu przyczyni się do poprawy płynności ruchu pojazdów transportu publicznego, poprawy bezpieczeństwa ruchu publicznego, eliminacji utrudnień w ruchu drogowym, a także przyniesie istotne korzyści o charakterze środowiskowym (ograniczenie poziomu emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz obniżenie poziomu hałasu). Ponadto wpłynie na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz zróżnicowania środków komunikacji, z których korzystają, przyczyniając się tym samym do stworzenia zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego w mieście. Realizacja projektu wspiera rozwój transportu publicznego w całym Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i będzie miała wpływ na wzrost liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020, Strategia Rozwoju Szczecina 2025. Na poziomie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: "Koncepcja rozwoju transportu publicznego w szczecińskim obszarze metropolitalnym". W przygotowaniu strategia integracji publicznego transportu zbiorowego w szczecińskim obszarze metropolitalnym; w trakcie opracowania studium wykonalności SKM.
5.	Oczekiwane rezultaty	Podstawowymi materialnymi rezultatami projektu będą: przebudowana infrastruktura komunikacji tramwajowej (torowiska, sieć trakcyjna, stacje zasilające, a także węzły przesiadkowe autobus-tramwaj - szacunkowa długość przebudowanych torowisk ok. 15 km) oraz nowo wybudowane odcinki sieci tramwajowej (ok. 6 km) podnoszące atrakcyjność i sprawność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Szczecinie.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin/Spółka z o.o. Tramwaje Szczecińskie
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST - część projektu dotycząca budowy i przebudowy torowisk/ Spółka z o.o. Tramwaje Szczecińskie - część projektu dotycząca zakupu taboru tramwajowego
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	350 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.5
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie jest elementem prac remontowych dotyczących budowy nowych tras tramwajowych w Szczecinie (w ciągu ul. Mieszka I do nowego cmentarza przy ul. Bronowickiej, w ciągu ul. Ku Słońcu do ul. Hrubieszowskiej, w ciągu ul. Nowoszerokiej i ul. Szafera do Hali Widowiskowo-Sportowej i do al. Wojska Polskiego, w ciągu ul. Arkońskiej od pętli Las Arkoński do al. Wojska Polskiego) finansowanych ze środków własnych oraz funduszy pomocowych. Ponadto przedsięwzięcie będzie elementem szerszego kompleksu działań służących poprawie spójności komunikacyjnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351, budową Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, przebudową infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru na obszarze aglomeracji szczecińskiej, a także inwestycjami drogowymi (przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3, Trasa Średnicowa dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie, budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa).

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	36. Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin

3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Konieczność realizacji inwestycji podyktowana jest poważnymi niedogodnościami w ruchu drogowym od kiedy oddano do eksploatacji drogę S3, z której najbliższy wjazd do Szczecina prowadzi przez skrzyżowanie z drogą krajową S3 i ulicą Autostrada Poznańska. Funkcjonujące skrzyżowanie ulic Batalionów Chłopskich, Granitowej, Autostrady Poznańskiej nie jest w chwili obecnej w stanie przenieść tak dużego natężenia ruchu zarówno osobowego, jak i przede wszystkim ciężarowego. Z ww. powodów przejazd jest ograniczony dla pojazdów o ciężarze powyżej 20T przy zmniejszonej prędkości (40-50 km/h), co sprawia, że ruch ciężarowy do przemysłowej części dzielnicy Pomorzany jest niezwykle utrudniony. Realizacja planowanej inwestycji spowoduje poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa, poprzez uwzględnienie rozwiązań technicznych oraz z zakresu inżynierii ruchu, spełniających współczesne standardy tego typu drogi i w konsekwencji zmniejszenie hałasu, zwiększenie komfortu podróży oraz ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska. Istnienie sprawnego komplementarnego połączenia drogi krajowej jaką jest ul. Autostrada Poznańska i drogi S3 i A6 w znacznym stopniu ograniczy możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych oraz ich negatywnych skutków dla funkcjonowania miasta. Dla zapewnienia funkcjonalności dotychczas przebudowywanej drogi należałoby wykonać następujący zakres robót: rozbiórkę wyłączono z ruchu starego mostu i budowę w jego miejscu nowego mostu drogowego nad rzeką Regalicą, budowę północnej jezdni na odcinku ok. 450 m (od przebudowanego mostu w kierunku zachodnim), • budowę południowej jezdni na odcinku ok.400 m (od istniejącego wiaduktu WDR1 do istniejącego wiaduktu kolejowego), budowę skrzyżowania jezdni południowej z drogą dojazdową wraz z budową przejazdu tymczasowego - sprowadzenie do przekroju jednojezdniowym (ok.60 m), przebudowę ul. Granitowej na odcinku ok. 300 m (między ul. Marmurową i ul. Piwną) wraz z budową ronda pod planowanymi do wybudowania estakadami trasy głównej (poza przebiegiem obecnej ul. Granitowej), budowę układu docelowych łącznic wjazdowych i zjazdowych pomiędzy rondem i trasą główną, budowę przyczółków estakady trasy głównej, budowę połączenia ul. Marmurowej – bocznej i ul. Piwnej – Zakręt, przebudowę kładki technologicznej w rejonie ul. Nasypowej wraz z rozbiórką i przebudową wiaduktu nad ul. Potoczną, rozbiórkę istniejącego mostu nad rzeką Odrą Zachodnią i budowę w jego miejscu nowego mostu drogowego, budowę przejścia podziemnego w rejonie Dziewoklicza, budowę układu drogowego na odcinku ok.6 km drogi klasy G2 x dwa pasy ruchu między nowymi mostami nad Odrą i Regalicą wraz z przebudową niezbędnego uzbrojenia podziemnego, rozbudowę wiaduktu kolejowego do przekroju drogi klasy G nad linią kolejową, budowę dwujezdniowej estakady trasy głównej nad rondem (długości ok. 2x635mb) z włączeniem w układ wybudowany w poprzednich podetapach, budowę wiaduktu drogowego nad trasą główną w miejscu zbiegu ulic Marmurowa, Radosna, Żeliwna, budowę dwujezdniowej drogi od docelowych łącznic do włączenia ul. Autostrada Poznańska do A-6 przez wykonany Etap IV.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, SRK 2020, Strategia Rozwoju Szczecina 2025. Na poziomie szczecińskiego obszaru metropolitalnego: "Koncepcja rozwoju transportu publicznego w szczecińskim obszarze metropolitalnym". W przygotowaniu strategia integracji publicznego transportu zbiorowego w szczecińskim obszarze metropolitalnym; w trakcie opracowania studium wykonalności SKM.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Celem głównym przedsięwzięcia jest dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowo-komunikacyjnej do natężenia ruchu pieszo - kołowego na obszarze SOM realizowanym poprzez: wzrost bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, zwiększenie funkcjonalności dróg, umożliwiające jednocześnie stworzenie alternatywnej trasy wyjazdu z miasta rdzeniowego; zwiększenie przepustowości istniejącego układu komunikacyjnego; dostosowanie infrastruktury towarzyszącej na obszarze realizacji projektu (chodniki, parkingi, oświetlenie, ogrodzenia, elementy bezpieczeństwa ruchu).</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Gmina Miasto Szczecin</p>

7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	509 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Mając na uwadze wspieranie rozwoju polskiej gospodarki poprzez zwiększenie spójności komunikacyjnej zarówno miasta Szczecin oraz Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siecią dróg krajowych i międzynarodowych, a w szczególności z autostradą A6 i drogą ekspresową S3, Gmina Miasto Szczecin podjęła działania zmierzające do zapewnienia bezkolizyjnego wjazdu do miasta i usprawnienia ruchu tranzytowego. Działania te zostały podjęte dwutorowo:</p> <p>1. poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej Szczecina od strony DK nr 10. Działania w tej grupie zostały podjęte ponad 10 lat temu i sukcesywnie realizuje się je do dziś. Efektem działań jest przede wszystkim powstanie przeprawy przez rzekę Regalicę – tzw. Most Pionierów oraz modernizacja ul. Andrzeja Struga, w ramach której został zrealizowany projekt „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie” dofinansowanego w ramach PO liŚ 2007-2013.</p> <p>2. poprzez poprawę dostępności od strony DK nr 31. W ramach poprawy dostępności transportowej poprzez ulicę Autostrada Poznańska w latach 2006-2008 zrealizowano I i II etap modernizacji – projekt dofinansowany w ramach SPO-T pn. „Przebudowa ulicy Autostrada Poznańska, etap I i II – budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę”. Ze środków własnych Miasta została wykonana została budowa IV etapu przebudowy ulicy Autostrada Poznańska. kontraktem terytorialnym na obszarze Szczecińskiego Obszaru metropolitalnego objęta ma zostać realizacja odcinków drogi krajowej nr 13, budowa Trasy Średnicowej dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji, a także budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Planowane przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z działaniami na rzecz poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. W tym celu w ramach kontraktu terytorialnego rekomendowane są działania na rzecz poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej poprzez likwidację wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez program podniesienia standardu dróg wojewódzkich. Jako takie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	37. Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM
2.	Lokalizacja	gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM, uwzględniając potrzeby i problemy (depopulacja, bezrobocie strukturalne, niski poziom aktywności gospodarczej i inwestycyjnej, niewystarczający poziom powiązań transportowych) koncentruje się na sieciowym rozwiązaniu tych problemów, ale jednocześnie dąży do wzmacniania powiązań funkcjonalnych w SOM, poprzez wykorzystanie potencjału miasta rdzeniowego - Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz zdynamizowania rozwoju. Narzędziem kluczowym do zrównoważenia potencjału rozwojowego jest polityka transportowa w SOM, która zakłada budowę zrównoważonego systemu transportu publicznego. Koncepcja rekomenduje 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 autobusów energooszczędnych na obszarze SOM. Celem projektu jest podniesienie jakości - w układzie metropolitalnym - wewnętrznych powiązań komunikacyjnych, poprzez poprawę i rozwój efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Budowa, przebudowa obiektów/systemu uzupełniającego do infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia ruchu drogowego. Zintegrowany transport publiczny przyczyni się do poprawy dostępności transportu publicznego dla mieszkańców SOM, w szczególności zaś poprawi fizyczną dostępność do przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych, poprawi obsługę podróżnych na dworcach i węzłach komunikacyjnych, skróci czas podróżowania transportem publicznym w obrębie SOM, usprawni informacje dla podróżnych, poprawi dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych. Wyższa jakość usług przewozowych przyniesie korzyści dla pasażerów i przewoźników oraz podmiotów niebędących użytkownikami transportu zbiorowego w mieście. Realizacja projektu wpisuje się w cele rozwoju systemu transportu publicznego, zapisane w Koncepcji rozwoju transportu miejskiego na terenie SOM, a w konsekwencji Strategii ZIT, w szczególności w zakresie celów dotyczących stworzenia zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego oraz poprawy terytorialnej spójności w układzie spójności zewnętrznej, jak i wewnętrznej SOM oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej tego obszaru. Cele te zostaną osiągnięte bezpośrednio poprzez realizację poszczególnych działań (grup projektów), wpływających na: ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne na terenie SOM (m.in. poprzez zakup taboru autobusów niskoemisyjnych) oraz poprawę płynności ruchu (zintegrowane centra przesiadkowe parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride). W ramach projektu przewiduje się wdrażanie przedsięwzięć, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta (powstanie systemu ścieżek rowerowych, systemu roweru miejskiego). Realizacja projektu pn. „Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów niskoemisyjnych na obszarze SOM” planowana jest w ramach realizacji następujących grup projektów (działań): 1. Budowa centrów komunikacyjnych, centrów przesiadkowych i przystanków oraz budowa parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride; 2. Zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Realizacja projektu wpisuje się w cele rozwoju systemu transportu publicznego, zapisane w Koncepcji rozwoju transportu miejskiego na terenie SOM, a w konsekwencji Strategii ZIT, w szczególności w zakresie celów dotyczących stworzenia zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu

		publicznego oraz poprawy terytorialnej spójności w układzie spójności zewnętrznej, jak i wewnętrznej SOM oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej tego obszaru. Cele te zostaną osiągnięte bezpośrednio poprzez realizację poszczególnych działań (grup projektów). W chwili obecnej Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego nie posiada planu gospodarki niskoemisyjnej, jednakże złożyło wnioski w październiku br. na dofinansowanie sporządzenia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla JST - członków SSOM w ramach Konkursu 2/POLIŚ/9.3/2013 organizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Przedmiotowy projekt wpisuje się w logikę planowanych działań i celów wyznaczonych w różnego rodzaju aktach, strategiach i planach rozwoju wyznaczających kierunki przedsięwzięć przyczyniających się do rozwoju społeczno – ekonomicznego na poziomie lokalnym, regionalnym, jak również krajowym. Wśród dokumentów wymienić należy: • Cele przyjęte w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady Europy na lata 2014 – 2020 , Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020, projekt Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Strategia Rozwoju Kraju 2020; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Programy Strategiczne: PS_ Dostępność i bezpieczeństwo; PS_ Współpraca Terytorialna; PS_ Gospodarka; Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030); Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizowane zadania mają na celu ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne na terenie SOM (m.in. poprzez zakup taboru autobusów niskoemisyjnych) oraz poprawę płynności ruchu (zintegrowane centra przesiadkowe parkingi typu Park& Ride, Bike & Ride). W ramach projektu przewiduje się wdrażanie przedsięwzięć, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza. Wskaźnik produktu: Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych: 5 szt. Liczba obiektów typu Park & Ride: 5 szt. Wybudowane lub zmodernizowane sieci transportu szynowego: 30 km. Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej: ok. 150 szt.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Jednostki Samorządu Terytorialnego, przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
7.	Forma organizacyjno-prawna	jst, podmioty realizujące usługi transportu publicznego
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	295 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.5

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt główny pn. „Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM” powiązany jest z siedmioma projektami uzupełniającymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przebudowa ul. Autostrada Poznańska, etap V - Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6; 2. Budowa obwodnicy zachodniej Świnoujścia obejmująca ul. Wojska Polskiego/Bałtycka/11-go Listopada/Karsiborska; 3. Budowa obwodnicy wschodniej łączącej Bazę Marynarki Wojennej NATO z przeprawami promowymi Centrum i Warszów – etap I – rozbudowa ul. Steyera w Gminie Miasto Świnoujście; 4. Budowa ścieżki rowerowej do Wielgowa przez Motaniec, Niedźwiedź w celu łączności miasta Szczecin z miastem Stargard Szczeciński przez gminę Kobylanka; 5. Utworzenie systemu bezobsługowej wypożyczalni rowerów publicznych w mieście Szczecin; 6. Budowa ścieżki rowerowej na odcinku Police – Trzebież. – projekt przygotowywany do realizacji w ramach programu INTERREG VA, w latach 2015 – 2016; 7. Budowa ścieżki rowerowej w mieście Police - projekt do realizacji w roku 2014. <p>Beneficjent: Gmina Police.</p>
-----	--------------------------------	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	38. Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Celem ogólnym projektu jest zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu miejskiego w ogólnym przewozie osób na terenie miasta. Realizacja projektu przyczyni się między innymi do: zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży (w tym poprawy warunków korzystania z transportu zbiorowego przez osoby niepełnosprawne), poprawy skomunikowania lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części Szczecina oraz zwiększenia przepustowości na trasie poprzez zmniejszenie kongestii w transporcie kołowym oraz zwiększenia atrakcyjności turystycznej miasta. Planowane przedsięwzięcie jest jednym z podstawowych elementów rozwoju systemu komunikacji zbiorowej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, przyczyniającym się do poprawy integracji funkcjonalnej tego obszaru. Projekt przyczyni się do rozszerzenia skierowanej do mieszkańców Szczecina i SOM oferty przyjaznego środowiska naturalnemu, sprawnego systemu transportu publicznego, umożliwi likwidację kolejnych barier ograniczających możliwości rozwojowe terenów znajdujących się po obu stronach miasta, znacznie poprawi skomunikowanie terenu miejskiego lotniska w Dąbiu z centrum Szczecina oraz wpłynie na zmniejszenie ruchu transportu indywidualnego w centrum miasta.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, czerwiec 2010, Strategia Rozwoju Kraju 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Inwestycja przyczyni się do: podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w okolicach planowanej trasy SST poprzez poprawę standardów jakościowych komunikacji pasażerskiej; zwiększenia udziału transportu publicznego przyjaznego dla środowiska w planowanej nowej sieci komunikacyjnej; poprawę płynności transportu zbiorowego w obszarze oddziaływania systemu; zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym redukcji hałasu i drgań; usprawnienia podróżowania osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej; stworzenie możliwości przejęcia części ruchu samochodowego; dostosowanie infrastruktury, w tym przystanków dla osób z ograniczoną zdolnością ruchową; zwiększenia mobilności mieszkańców wskutek wykorzystania węzłów przesiadkowych jako punktowych elementów zintegrowania transportu zbiorowego i osobowego; zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska wskutek przejęcia części usług świadczonych przez transport autobusowy na rzecz transportu szynowego; poprawę komfortu podróżowania; integracji lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części Szczecina.</p>

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	250 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2019
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.5
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Inwestycja stanowi kontynuację budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” - etap I – przedsięwzięcie w trakcie realizacji , finansowana z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013). Przedmiotowy Projekt obejmuje budowę trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na odcinku od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli przy ulicy Turkusowej do węzła przesiadkowego Kijewo. W ramach Projektu wyszczególniono trzy zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zadanie 1 A – Przebudowa ulicy Hangarowej dla potrzeb budowy SST wraz z niezbędnym przełożeniem uzbrojenia podziemnego, • Zadanie 1 B – Przebudowa ulicy Batalionów Chłopskich dla potrzeb budowy SST wraz z niezbędnym przełożeniem uzbrojenia podziemnego, • Zadanie 1 C – Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na odcinku od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli przy ulicy Turkusowej. <p>Ponadto budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” będzie elementem szerszego kompleksu działań służących poprawie spójności komunikacyjnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351, budową i przebudową torowisk oraz zakupem niskopodłogowego taboru tramwajowego i przebudową infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM, a także inwestycjami drogowymi (przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3, Trasa Średnicowa dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie, budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa).</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	39. Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Obecny układ drogowy Szczecina nie jest przystosowany do sprawnej obsługi miasta. Ruch na drogach dochodzących do granic miasta wzrósł w ostatnich pięciu latach od 40 do 80%. Postępującej motoryzacji i wzrostowi ciężaru jednostkowych przewozów towarowych nie towarzyszył równoczesny rozwój sieci ulicznej, obwodnic i tras łączących Szczecin z otoczeniem. Istotnym mankamentem jest brak obwodnic, które zbierałyby ruch tranzytowy i przygraniczny z Polic do wnętrza regionu i centrum kraju. Ograniczenia te powodują duże zagęszczenie ruchu na podstawowych ciągach komunikacyjnych w śródmieściu. Ponadto układ urbanistyczny Szczecina wymusza konieczność przemieszczania się pomiędzy prawobrzeżem i lewobrzeżem (realizowane jest ich połączenie trasą szybkiego tramwaju), tymczasem na terenie miasta istnieją tylko dwie przeprawy przez Odrę i Regalicę co powoduje nadmierną eksploatację tych obiektów i często wymusza wprowadzenie licznych ograniczeń ruchu. Przepustowość głównej osi komunikacyjnej pomiędzy dwoma częściami miasta już obecnie jest w znacznym stopniu wykorzystana.</p> <p>W ramach wybranego wariantu przewiduje się budowę ok. 1 km Trasy, przebudowę al. Wojska Polskiego wraz z torowiskiem tramwajowym na długości ok. 620 metrów oraz przebudowę linii kolejowej na długości ok. 1,2 km. Szerokość jezdni Trasy mieści się w zakresie 7-10,5m. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z Trasą zaplanowane jako węzeł częściowo bezkolizyjny typu WB (Trasa Średnicowa przechodzi pod al. Wojska Polskiego). Ruch pieszych oraz rowerowy, w obrębie węzła będzie realizowany poprzez przejścia dla pieszych w poziomie jezdni, poza przejściem przez al. Wojska Polskiego po stronie wschodniej Trasy, które będzie dwupoziomowe (ruch pieszych pod al. Wojska Polskiego). Zostanie również wybudowany nowy ciąg pieszo - rowerowy po stronie zachodniej Trasy. Torowisko tramwajowe biegnące wzdłuż al. Wojska Polskiego będzie wydzielone, jednakże zostało zaprojektowane jako Pas Autobusowo Tramwajowy. Harmonogram prac: a) Projekty budowlane i wykonawcze – 24 miesiące b) Realizacja robót budowlanych – 30 miesięcy (czas realizacji uzależniony od liczby okresów zimowych, przyjęto, że przekazanie placu budowy nastąpi w I kw.)</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina 2025, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Strategia Rozwoju Kraju 2020.
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizacja zadania przyczyni się do modernizacji istniejących ulic, poprawy konkurencyjności dzielnic miasta przez które przechodzi inwestycja. Dodatkowo poprawi dostępność do poprzemysłowych, wymagających rewitalizacji obszarów położonych północno-zachodnich dzielnicach miasta rdzeniowego SOM, a także wpłynie na poprawę skomunikowania terenów inwestycyjnych w Gminie Police i Gminie Kołbaskowo.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	145 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020)
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2.
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Przedsięwzięcie jest komplementarne z inwestycjami drogowymi realizowanymi na terenie Szczecina:</p> <p>1. Budowa Trasy Północnej etap I - zadanie zakończone - środki własne</p> <p>2. Budowa Trasy Północnej w Szczecinie – etap II wraz z dojazdem przez ulicę Łączną - zadanie zakończone.</p> <p>Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013</p> <p>3. Przebudowa ul. Przyjaciół Żołnierza od łącznika do Warcisława – III etap obwodnicy Śródmiejskiej.</p> <p>Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006</p> <p>4. Obwodnica Śródmieścia Szczecina etap I,II,IV.</p> <p>5. Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap V – budowa ulicy od ul. Duńskiej – Krasińskiego do ul. Arkońskiej - zadanie zakończone RPO WZ 2007-2013.</p> <p>Kontraktem terytorialnym na obszarze Szczecińskiego Obszaru metropolitalnego objęta ma zostać realizacja odcinków dróg krajowych nr 13 i 31, a także budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Planowane przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z działaniami na rzecz poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. W tym celu w ramach kontraktu terytorialnego rekomendowane są działania na rzecz poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej poprzez likwidację wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez program podniesienia standardu dróg wojewódzkich. Jako takie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	40. Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa
2.	Lokalizacja	Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa zachodniopomorskiego w obrębie Gminy Kołbaskowo (Powiat Policki) oraz w niewielkim zakresie na terenie miasta Szczecin. Odcinek przebiega od Ronda Hakena w Szczecinie w kierunku południowym dochodząc do obecnej drogi krajowej nr 13 na odcinku między miejscowościami Przeclaw i Smętowice, a następnie biegnąc w kierunku południowo-wschodnim dochodzi do autostrady A-6, po przecięciu której omija miejscowość Kołbaskowo i dochodzi w pobliżu miejscowości Rosówek do obecnego przebiegu DK 13 (przed przejściem granicznym w kierunku Schwedt/Niemcy)
3.	Opis przedsięwzięcia	Budowa nowej drogi krajowej nr 13 jest jedną z najbardziej oczekiwanych inwestycji, zarówno przez Gminę Kołbaskowo, miasto Szczecin, Szczeciński Obszar Metropolitalny, jak i całe województwo zachodniopomorskie. Aktualny stan drogi wyjazdowej nr 13 ze Szczecina stanowi wąskie gardło drogowe. Zgodnie z badaniami przeprowadzonymi w 2010 r. przez GDDKiA średnie natężenie ruchu na DK nr 13 na odcinku Przeclaw – Kołbaskowo wynosi 10 990 pojazdów na dobę i jest jednym z

		<p>najwyższych w województwie (zdecydowanie wyższym niż np. na autostradzie A-6 od węzła Klucz do granicy państwa). Przez ostatnie lata ruch na tej trasie uległ zwiększeniu. Obecnie jest to droga jednopasowa, na której codziennie tworzą się korki. Najważniejszymi argumentami za budową nowego przebiegu DK nr 13 są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) „Wąskie gardło drogowe” – zgodnie z diagnozą postawioną przez Strategię Województwa (2.13.1), likwidacja wąskich gardeł drogowych winna przyczynić się do zwiększenia dostępności i atrakcyjności centrów gospodarczych, administracyjnych i turystycznych oraz portów morskich w regionie; budowa DK 13 to szybszy dostęp do Szczecina przez mieszkańców obszaru metropolitalnego do stolicy województwa, najkrótszy dostęp dla turystów i przedsiębiorców z terenu Berlina i innych części Niemiec do śródmieścia Szczecina oraz do portów w Szczecinie i Policach, 2) szybsza komunikacja mieszkańców regionu z centrum Szczecina pozwoli uaktywnić zawodowo obszary bardziej odległe od stolicy metropolii; zwiększenie promienia, w którym dojazd z i do Szczecina mieści się w 1 godzinie, zwiększy mobilność pracowników, 3) DK nr 13 jest łącznikiem z dwoma systemowymi priorytetami: <ol style="list-style-type: none"> a. transeuropejską siecią dróg transportowych TEN-T, b. korytarzem transportowym CETC Route65, 4) W ramach Strategii Województwa Zachodniopomorskiego: z godnie z zapisami diagnozy: „największe zagęszczenie dróg krajowych występuje w pasie przygranicznym, lecz nie zapewniają one dogodnego połączenia regionu z resztą kraju”, natomiast w ramach celu 3 wskazuje się działanie 3.3B: Poprawa skomunikowania Szczecina z resztą kraju (w ramach celu kierunkowego 3.3 Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych); 5) DK nr 13 stanowi głównym wjazd do Szczecina od strony Niemiec, głównie z kierunku Berlina, 6) DK nr 13 pozostaje głównym dojazdem do Zakładów Chemicznych Police od strony południowej i zachodniej; 7) w sytuacji braku Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina i dodatkowego odroczenia budowy tej inwestycji z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, umożliwienie szybszego dotarcia do Szczecina oraz rozładowanie zbytniego natężenia ruchu wyjazdowego, może być zapewnione przez obwodnicę Przeclawia i Warzymic w ciągu nowej DK nr 13, 8) tak duże natężenie ruchu (10 990 pojazdów na dobę, w sezonie letnim prawie 18 000) powoduje, że bezpieczeństwo ruchu, zarówno pieszych, jak i kierowców na DK nr 13 zapewnione jest jedynie w minimalnym stopniu; odsunięcie drogi od zwartej zabudowy (systematycznie powiększającej się) pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo na tym odcinku; 9) z DK nr 13 w bardzo dużej mierze korzystają mieszkańcy okolicznych gmin i powiatów codziennie dojeżdżając do pracy i do szkół.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; SRK 2020, Strategia Rozwoju Szczecina 2025. Na poziomie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: "Koncepcja rozwoju transportu publicznego w szczecińskim obszarze metropolitalnym". W przygotowaniu strategia integracji publicznego transportu zbiorowego w szczecińskim obszarze metropolitalnym; w trakcie opracowania studium wykonalności SKM.
5.	Oczekiwane rezultaty	<ol style="list-style-type: none"> a) droga o długości: 6,54 km b) 3 węzły drogowe: a) węzeł Kołbaskowo (z autostradą A-6), b) węzeł Smętowice (z aktualnym przebiegiem DK 13, drogą powiatową Ustowo - Siadło Górne i perspektywicznym włączeniem Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina z kierunku północnego), c) węzeł Przeclaw z drogami gminnym obsługującymi podmioty gospodarcze i tereny inwestycyjne <p>Bardziej szczegółowe wskaźniki rezultatu będzie można określić na kolejnym etapie przygotowawczym.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA

7.	Forma organizacyjno-prawna	Porozumienie Samorząd terytorialny/Skarb Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	185 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.2.
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>1) Zadaniem komplementarnym jest modernizacja drogi powiatowej Ustowo - Kurów - Siadło Górne - Smętowice o dł. 7 km. Jest to jedyna droga alternatywna w stosunku do DK nr 13 przebiegająca przez kilka miejscowości wiejskich, której stan obecny stanowi zagrożenie dla kierowców i jest przeszkodą dla rozwoju komunikacji publicznej na tym terenie. Gmina Kołbaskowo zamierza realizować zadanie wraz z Powiatem Polickim w ramach SOM/ZIT. Koszt 26,5 mln zł.</p> <p>2) Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina (ZDOS) - planowana droga omijająca aglomerację szczecińską od zachodu, od węzła na autostradzie A-6 w okolicach Kołbaskowa, poprzez węzły w Smętowicach i Będargowie w kierunku północnym. Omijająca Szczecin oraz Police i dochodząca przez Odrę do S-3/S-6 w okolicach Goleniowa. Nowy przebieg DK13 na odcinku od węzła na autostradzie A-6 do kolejnego węzła w Smętowicach stanie się jednocześnie pierwszym odcinkiem Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina.</p> <p>Kontraktem terytorialnym na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego objęta ma zostać realizacja odcinków drogi krajowej nr 31, budowa Trasy Średnicowej dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji, a także budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police-Święta w ciągu drogi nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa. Planowane przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z działaniami na rzecz podprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. W tym celu w ramach kontraktu terytorialnego rekomendowane są działania na rzecz poprawy subregionalnej dostępności komunikacyjnej poprzez likwidację wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez program podniesienia standardu dróg wojewódzkich. Jako takie jest komplementarne do inwestycji wykonywanych na odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji przewidywana jest budowa i dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 3 na odcinku od Szczecina do Świnoujścia, drogi nr 6 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa), drogi nr 10 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza), drogi nr 11 (odcinek zachodniopomorski wraz z obwodnicą Szczecinka), a także usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	41. Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF
2.	Lokalizacja	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny: Gmina Białogard, Miasto Białogard, Gmina Biesiekierz, Gmina Bobolice, Gmina Dygowo, Gmina Gościno, Gmina Karlino, Gmina Kołobrzeg, Miasto Kołobrzeg, Gmina Miasto Koszalin, Gmina Manowo, Gmina Mielno, Miasto i Gmina Polanów, Gmina i Miasto Sianów, Gmina Siemyśl, Gmina Świeszyno, Gmina Tychowo, Gmina Ustronie Morskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Projekt ma na celu rozwój miejskiego transportu zbiorowego oraz rowerowego, służącego podniesieniu bezpieczeństwa na obszarze KKBOF, poprawie jakości, atrakcyjności oraz zapewnienia jak najlepszej spójności obszaru funkcjonalnego wokół kluczowych miast KKBOF. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest fundamentem wzrostu społeczno-gospodarczego. Budowa ścieżek rowerowych łączących aglomeracje miejskie z pobliskimi miejscowościami, zakup taborów niskoemisyjnych i modernizacja zajezdni autobusowych będą alternatywą dla transportu samochodowego, a tym samym wpłyną na ograniczenie jego negatywnego wpływu na środowisko naturalne.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Europa 2020, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Strategie sektorowe: Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim, Strategia Rozwoju Gmin i Miast, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych, Wieloletnie Prognozy Finansowe Gmin i Miast
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizacja projektu przyczyni się do rozwoju infrastruktury promującej transport ekologiczny, uspokojenie ruchu samochodowego i jego ograniczenie. Ponadto planowane są działania, dzięki którym możliwe będzie wdrożenie strategii rozwoju systemu przyjaznego środowisku, a przede wszystkim rozbudowa niskoemisyjnego transportu publicznego dla całego obszaru funkcjonalnego, co znacznie ułatwi zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery. Dzięki tym inwestycjom nastąpi poprawa stanu gospodarki środowiska naturalnego. Realizacja zadania przez wszystkie strony zaangażowanego Związku ZIT zapewni wszechstronne połączenie ścieżek i szlaków w KKBOF, usprawniając komunikację przyjazną środowisku do najważniejszych ośrodków, zakładów pracy, szkół itp.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Białogard, Miasto Białogard, Gmina Biesiekierz, Gmina Bobolice, Gmina Dygowo, Gmina Gościno, Gmina Karlino, Gmina Kołobrzeg, Miasto Kołobrzeg, Gmina Miasto Koszalin, Gmina Manowo, Gmina Mielno, Miasto i Gmina Polanów, Gmina i Miasto Sianów, Gmina Siemyśl, Gmina Świeszyno, Gmina Tychowo, Gmina Ustronie Morskie, w tym m.in. spółki, przedsiębiorcy i in.
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST, jednostki organizacyjne JST,
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	436 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014-2020, RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.5zepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (PI 7.3, 7.4)

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Gmina Bobolice Budowa, przebudowa, remonty dróg i ciągów komunikacyjnych na terenie Gminy Bobolice, planowane dofinansowanie w ramach RPO WZ 2014-2020 Gmina Dygowo zadaniami komplementarnymi realizowanymi przez gminę Dygowo jest przebudowa systemu dróg gminnych na terenie gminy Dygowo, celem zapewnienia dostępności do terenów gospodarczych, zwiększenie dostępności transportowej regionu; planuje się uzyskanie dofinansowania w ramach RPO WZ 2014-2020. Gmina Karlino Projekt ścieżki rowerowej na odcinku Daszewo – Mierzyn – Wrzosowo jest częścią projektu ZRID budowy ścieżek rowerowych na terenie Dorzecza Parsęty, która będzie połączona ze ścieżkami w Gminie Dygowo i Kołobrzeg. Ponadto zostały również wybudowane ścieżki rowerowe na terenie Dorzecza Parsęty o łącznej długości 54 km przebiegające przez tereny gmin Gościno, Karlino, Siemyśl, Rymań. Długość ścieżek przypadająca na gminę Karlino to 14 km. Projekt powstał w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013, którego źródłem finansowania jest Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Gmina Manowo połączenie z nowo wybudowaną drogą rowerową na terenie miasta Koszalina (do torów kolei wąskotorowej w m. Kretomino) Gmina Miasto Kołobrzeg Inteligentne systemy transportowe, budowa systemu bezobsługowej miejskiej wypożyczalni rowerów oraz parkingi strategiczne Park & Ride, źródło finansowania - kontrakt samorządowy Gmina Polanów Rewitalizacja centrum miejscowości, przez które przechodzą drogi, finansowane w ramach PROW 2014-2020, PO RYBY Gmina Sianów Zadanie jest komplementarne ze zrealizowanym przez Gminę i Miasto Sianów projektem pn. "Leśne szlaki rowerowe - alternatywa dla produktu 3 x 5" finansowanego ze środków Ministerstwa Sportu i Turystyki oraz Województwa Zachodniopomorskiego. W ramach projektu wytyczono trasy rowerowe oraz posadowiono infrastrukturę paraturystyczną. Zadanie komplementarne jest również z projektem zrealizowanym przez Gminę i Miasto Sianów pn. "Budowa ścieżki pieszorowerowej w Skibnie" współfinansowanego ze środków Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich. Gmina Świeszyno przebudowa drogi Konikowo-Niekłonice oraz drogi Koszalin-Niekłonice-Dunowo-Niedalino wraz ze ścieżką rowerową Gmina Tychowo komplementarność przestrzenna i funkcjonalna . Od wielu lat remontujemy, przebudowujemy drogi gminne w ramach środków NPPDL oraz FOGR. Kolejne drogi wymagają natychmiastowej przebudowy. Gmina Ustronie Morskie Modernizacja ulic wzdłuż których planowany jest przebieg ścieżek rowerowych. Celem zadania jest podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności gminy poprzez poprawę dostępności mieszkańców do dojazdu do miejsc pracy znajdujących się na terenie gminy Ustronie Morskie oraz w pobliskich miastach (Kołobrzeg-Koszalin). Przedsięwzięcie zwiększy szansę mieszkańców na znalezienie zatrudnienia oraz zwiększy możliwość na swobodny dojazd do pracy osób już zatrudnionych. Ponadto przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy środowiska naturalnego poprzez propagowanie i zachęcanie osób mieszkających przy ulicach do dojeżdżania do miejsca pracy rowerem, ograniczając tym samym zanieczyszczenia odprowadzanie spalin do atmosfery. Programy przebudowy dróg lokalnych Gmina Mielno budowa systemu tras rowerowych w gminie Mielno - podniesienie standardu istniejących odcinków, dobudowanie połączeń odcinków, oznakowania; stworzenie systemu wypożyczalni rowerów najlepiej obejmującego większy obszar niż gmina Mielno</p>
-----	--------------------------------	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	42. Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie

3.	Opis przedsięwzięcia	Modernizację odcinka Koszalin – Kołobrzeg linii nr 402 przewidziano jako element projektu obejmującego rewitalizację bezpośredniego połączenia kolejowego Koszalina i Kołobrzegu ze Świnoujściem. Zakres projektu przewiduje modernizację 42 km odcinka Koszalin – Kołobrzeg (linia nr 402) oraz rewitalizację 30 km odcinka Płoty – Wysoka Kamieńska (linia nr 420). Realizacja powyższych inwestycji pozwoli na przywrócenie bezpośrednich pociągów na trasie Koszalin – Kołobrzeg – Świnoujście, co wzmocni potencjał turystyczny pasa nadmorskiego, a także otworzy nowe możliwości w zakresie poprawy dostępności rynków pracy w miastach, do których mieszkańcy niektórych terenów mieli dotychczas bardzo ograniczony dostęp. Efektem przedsięwzięcia będzie także poprawa przepustowości linii nr 402 na odcinku Koszalin - Kołobrzeg oraz skrócenie czasu przejazdu o około 10 minut.
4.	Dokumenty strategiczne	Realizacja projektu wpisuje się w cele ujęte w Strategii rozwoju sektora transportu w województwie zachodniopomorskim. Modernizacja linii jest także ujęta w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030.
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie czasu podróży o około 10 minut; poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (w wyniku podniesienia ich kategorii); zwiększenie przepustowości odcinka Koszalin - Kołobrzeg (w wyniku uruchomienia zdalnie sterowanej mijanki w obrębie obecnego przystanku Miłogoszcz); poprawa standardu obsługi podróżnych - w tym osób niepełnosprawnych; Wskaźnik produktu: Długość zmodernizowanej linii (km). Wskaźnik rezultatu: Skrócenie czasu przejazdu (%)
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	68 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	09. 2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	12. 2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Zakup w latach 2010-2013 nowoczesnego taboru kolejowego do regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa zachodniopomorskiego dofinansowany ze środków UE w ramach RPO WZ na lata 2007-2013; Modernizacja w latach 2013-2014 siedmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu regionalnego na trasach Szczecin - Koszalin, Kołobrzeg - Koszalin - Słupsk i Kołobrzeg - Szczecinek współfinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Modernizacja w latach 2010-2012 regionalnej linii kolejowej nr 402 na odcinku Kołobrzeg - Goleniów wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin-Goleniów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Woj. Zachodniopomorskiego 2007-2013. Przedsięwzięcie jest komplementarne z rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego inwestycjami dotyczącymi poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej województwa (modernizacja linii nr 351 łączącej Szczecin przez Stargard Szczeciński z Krzyżem i Poznaniem, linii nr 202 na odcinku Gdańsk – Stargard Szczeciński, linii nr 404 Szczecinek

		- Kołobrzeg oraz linii nr 273 na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą) oraz wzmocnienia subregionalnej dostępności poprzez modernizację linii kolejowej nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie.
--	--	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	43. Budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie w swoim zakresie obejmuje zakup sprzętu i urządzeń medycznych na potrzeby poprawy efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim.</p> <p>Projekt jest komplementarny dla inwestycji pn. Utworzenie Zachodniopomorskiego Centrum Opieki nad Matką i Dzieckiem w Szczecinie, która polega na budowie i przebudowie pawilonów na potrzeby oddziałów szpitalnych i poradni przyszpitalnych. Budowie bloku operacyjnego, pracowni diagnostycznych, zapewnienia odpowiedniej infrastruktury tj. budowa lądowiska dla helikopterów budowa funkcjonalnych połączeń i tunelów komunikacyjnych między pawilonami szpitalnymi oraz zagospodarowanie terenu przylegającego do budynków szpitalnych.</p> <p>Opieka nad kobietą i dzieckiem jest od lat jednym z priorytetów Światowej Organizacji Zdrowia. Potrzeba poprawienia jakości opieki zdrowotnej nad matką i dzieckiem w województwie zachodniopomorskim wynika z utrzymującego się zbyt wysokiego wskaźnika umieralności niemowląt, częstości wcześniactwa oraz częstości występowania wrodzonych wad rozwojowych i zaburzeń zdrowotnych u dzieci starszych. Wprowadzenie trójstopniowej opieki perinatalnej umożliwiło obniżenie umieralności noworodków. Nadal jednak potrzebne jest poprawienie dostępu do kompleksowych wysokospecjalistycznych usług medycznych dla kobiet i dzieci w jednej lokalizacji z nowoczesną bazą diagnostyczno–terapeutyczną i profesjonalną kadrą medyczną. Jednym z głównych problemów rozwoju są niedostateczne środki finansowe, które ograniczają wprowadzanie nowych metod leczenia, nowych technologii i niektórych usług medycznych. Oddziały położniczo-ginekologiczne i dziecięce o profilu podstawowym są rozmieszczone dość równomiernie na terenie powiatów, lecz brakuje w województwie zachodniopomorskim wojewódzkiego specjalistycznego ośrodka opieki nad kobietą i dzieckiem. Leczenie odbywa się w różnych szpitalach specjalistycznych na terenie województwa i kraju. W przypadkach wymagających specjalistycznego postępowania diagnostyczno-terapeutycznego kobiety i dzieci powinny mieć możliwość kompleksowego leczenia w obrębie województwa. Bazą dla utworzenia Zachodniopomorskiego Centrum Opieki nad Kobieta i Dzieckiem są specjalistyczne oddziały pediatryczne, położnicze i ginekologiczne funkcjonujące w Samodzielnym Publicznym Specjalistycznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej „Zdroje” w Szczecinie, który dysponuje potencjałem rozwojowym.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	Zakup sprzętu medycznego w tym sprzętu specjalistycznego na potrzeby wyposażenia nowobudowanych i modernizowanych pawilonów szpitalnych. Wskaźniki: Liczba wyposażonych instytucji Ochrony Zdrowia, liczba zakupionego sprzętu medycznego, w tym specjalistycznego
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zdroje” w Szczecinie

7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	20 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2016
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>W ramach budowy szpitala Dziecięcego, w latach 2010-2014 realizowana jest przebudowa i budowa pawilonów wraz z ich wyposażeniem na podstawie umowy o dofinansowanie działania środkami z budżetu Państwa oraz projektu realizowanego ze środków RPO WZ na lata 2007 - 2013.</p> <p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	44. Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie⁷
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Budowa i wyposażenie Zakładu Diagnostyki Radioizotopowej w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii. Projekt zakłada wybudowanie budynku spełniającego wymogi technologiczne oraz wynikające z ochrony radiologicznej oraz zakup urządzeń medycznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PET-MR do innowacyjnej metody diagnozowania i monitorowania schorzeń nowotworowych z użyciem rezonansu magnetycznego o mocy 3 tesli, • Gammakamera hybrydowa SPECT/CT z osprzętem, • PEM-pozytonowa emisyjna mammografia do diagnostyki zmian nowotworowych w piersiach. <p>Istotą projektu jest tworzenie specjalistycznych, ponadregionalnych centrów usług</p>

⁷ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

		<p>medycznych w celu racjonalizacji wykorzystania infrastruktury w tym zakresie. Centrum pełni rolę wiodącą dla całego makroregionu Polski Zachodniej w danych dziedzinach usług medycznych. Jego funkcjonowanie jest ściśle powiązane z istniejącym zapleczem naukowym (przede wszystkim Pomorskim Uniwersytetem Medycznym) oraz już istniejącym potencjałem infrastrukturalnym i kadrowym. Unikatowe usługi medyczne, ze względu na koszty oraz niezbędne, wymagane zaplecze naukowe, powinny być zlokalizowane w wybranych punktach makroregionu, szczególnie w tych, w których istnieje odpowiednie zaplecze naukowe. Realizacja tego projektu pozwoli na koordynację działań oraz bardziej racjonalne wykorzystanie potencjału i środków. Istotą projektu jest dążenie do zapewnienia mieszkańcom Polski Zachodniej dostępu do wybranych specjalistycznych usług medycznych (diagnostycznych i leczniczych), koordynowanych z wiodących ośrodków. Na poziomie makroregionalnym jest możliwe osiągnięcie wartości dodanej poprzez wspólną realizację dużych projektów i prowadzenie skoordynowanej współpracy sieciowej poszczególnych ośrodków w województwach. Wspieranie współpracy pomiędzy największymi ośrodkami medycznymi makroregionu pozwoli na szybszy postęp w medycynie a także na rozwój innowacji w tej dziedzinie.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	Nowa aparatura diagnostyczna i terapeutyczna do rozpoznawania i leczenia chorób nowotworowych. Zwiększenie dostępności do leczenia onkologicznego, wzrost liczby pacjentów leczonych. Usprawnienie przesyłania danych i konsultacji specjalistycznych między ośrodkami medycznymi.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zachodniopomorskie Centrum Onkologii w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	28 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Funkcjonujące Centrum Diagnostyki i Terapii Nowotworów Piersi. Programy profilaktyki zdrowotnej w zakresie: zapobiegania i wczesnego wykrywania chorób nowotworowych: piersi, prostaty, czerniaka, szyjki macicy oraz profilaktyki antynikotynowej, finansowane z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego. Program Telemedycyna w Euroregionie Pomerania.</p> <p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej lecznictwa zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	45. Przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin, Gmina Miasto Koszalin
3.	Opis przedsięwzięcia	Szpitalne oddziały chorób zakaźnych w Koszalinie i Szczecinie znajdują się w budynkach niespełniających w pełni wymogów sanitarno-fachowo-technicznych. Istnieje infrastruktura wymagająca modernizacji oraz rozbudowy w celu dostosowania do obowiązujących wymogów funkcjonalnych oraz zagrożeń epidemiologicznych. Choroby zakaźne stanowią stałe niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym, które wymaga ciągłej uwagi i gotowości, szczególnie w czasie, kiedy międzynarodowy transport i handel zbliżyły do siebie ludność całego świata. Województwo zachodniopomorskie jest regionem tranzytowym, transgranicznym i turystycznym. Pod tym względem jest obszarem podwyższonego ryzyka. Nowe zagrożenia cywilizacyjne i niekontrolowany rozwój chorób zakaźnych, rozprzestrzenianie się nowych szczepów wirusów i bakterii oraz powszechna lekooporność chorób zakaźnych wymagają nowoczesnej bazy leczniczej. W procesie leczenia, szczególnie w przypadku inwazyjnych chorób zakaźnych, szczególnie ważna jest izolacja i obserwacja osób chorych lub podejrzanych o chorobę zakaźną. Do tego celu służą między innymi tzw. boksy Meltzera będące wysokospecjalistycznymi izolatkami przeznaczonymi do leczenia chorych na szczególnie niebezpieczne choroby zakaźne. Funkcjonujące obecnie oddziały chorób zakaźnych wymagają modernizacji, dostosowania do standardów i wymogów funkcjonalnych, aby mogły efektywnie wykonywać swoje zadania. Dotychczas leczenie zakaźne nie otrzymywało środków pomocowych na modernizację i zakupy sprzętowe.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego, Wojewódzki plan działania na wypadek wystąpienia epidemii.
5.	Oczekiwane rezultaty	Zmodernizowane pomieszczenia. Nowe wyposażenie w sprzęt i aparaturę. Zwiększenie bezpieczeństwa epidemiologicznego.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie, Szpital Wojewódzki w Koszalinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	40 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Bieżące dostosowanie infrastruktury szpitali do standardów sanitarno-technicznych, realizacja Programu profilaktyki zdrowotnej w zakresie zapobiegania HIV/AIDS-finansowane z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, realizacja programów dodatkowych szczepień ochronnych - dofinansowane z budżetów Jednostek samorządu terytorialnego.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	46. Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach
2.	Lokalizacja	Powiat Gryficki, Gmina Gryfice
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Szpital w Gryficach został wybudowany w latach 70-tych XX wieku, wg dokumentacji opracowanej w 1974 roku. Na przestrzeni lat zmieniły się przepisy dotyczące obiektów służby zdrowia, w tym także bloków operacyjnych, centralnych sterylizatori i oddziałów. Sale operacyjne, centralne sterylizatornie muszą spełniać rygorystyczne wymagania pod względem powierzchni, czystości i wentylacji. Przebudowa pomieszczeń w budynku szpitala ma na celu dostosowanie oddziałów/działów do wymogów określonych w rozporządzeniu ministra zdrowia z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie szczegółowych wymagań jakim powinny odpowiadać pomieszczenia i urządzenia podmiotu wykonującego działalność leczniczą. W przebudowywanych pomieszczeniach budynku szpitala będą się mieściły następujące oddziały/działy szpitala:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) w piwnicach – centralna sterylizatornia, apteka, pomieszczenia techniczne, b) na pierwszym piętrze - oddział ortopedyczno-urazowy, c) na drugim piętrze - oddział chirurgiczny, d) na trzecim piętrze – blok operacyjny, e) kondygnacja techniczna - pomieszczenia techniczne – wentylatornia. <p>Z piwnicy budynku szpitala zostanie przeniesiona do budynku tlenowni centralna próżnia i sprężonego powietrza. Z przebudowywanego budynku szpitala do budynku tlenowni zostanie położona nowa instalacja gazów medycznych. Realizacja powyższego zadania umożliwi prawidłowe funkcjonowanie szpitala oraz zapewni spełnienie obowiązujących wymagań prawnych, a także umożliwi wykonanie nakazów nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy i Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gryficach</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Program wpisuje się w Strategię Rozwoju Kraju 2007 – 2015. Projekt jest również spójny ze Strategią sektorową w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	Oczekiwanym rezultatem będzie wzrost poziomu jakości i skuteczności świadczeń udzielanych w szpitalu, oraz wzrost standardu pomieszczeń w przebudowanym budynku.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	SPZZOZ w Gryficach
7.	Forma organizacyjno-prawna	Jednostka sektora finansów publicznych; Samodzielny publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	35 mln
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt jest komplementarny z projektem " Zwiększenie dostępności do świadczeń zdrowotnych w SPZZOZ w Gryficach poprzez rozbudowę lądowiska" dofinansowanym w 85 % ramach POIiŚ, oraz jest komplementarny z projektem "Rozbudowa poprzez dobudowę i przebudowa OIT" sfinansowane ze środków własnych oraz dotacji z Urzędu marszałkowskiego w kwocie 3 mln zł.</p> <p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.</p>
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	47. Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Kołobrzeg, Gmina Miasto Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Udoskonalenie bazy zabiegowej: budowa i remonty basenów, modernizacja sal fizjoterapii, odnowa sprzętu do rehabilitacji i fizjoterapii, budowa urządzeń służących wykorzystaniu surowców naturalnych oraz modernizacja infrastruktury hotelowej. W ramach funkcjonujących jednostek leczenia uzdrowiskowego: Uzdrowisko Kołobrzeg S.A. oraz Uzdrowisko Świnoujście S.A. planowane są działania, które mają na celu podniesienie poziomu rozwoju funkcji uzdrowiskowej województwa zachodniopomorskiego. Poprawa stanu bazy uzdrowiskowej jest konieczna do utrzymania i wzrostu jakości leczenia uzdrowiskowego jako kontynuacji procesu leczenia i rehabilitacji w przypadkach wymagających dalszego usprawniania. Infrastruktura leczenia uzdrowiskowego powinna być także wykorzystana jako miejsce wzmacniania i regeneracji zdrowia profilaktyki chorób, a w szczególności we wczesnym usuwaniu pierwszych objawów niedomagania organizmu. Postępowanie profilaktyczne, lecznicze i rehabilitacyjne z wykorzystaniem właściwości leczniczych uzdrowisk (wody lecznicze, właściwości klimatu) oraz zabiegi fizjoterapeutyczne mają istotny wpływ na szybszy powrót do zdrowia, zachowanie witalności i równowagi zdrowotnej organizmu, a w konsekwencji na budowanie potencjału zdrowotnego społeczeństwa. Planowane działania dotyczą: 1.Modernizacja bazy zabiegowej (basen, spa) z wykonaniem nowej elewacji pawilonu A w Szpitalu Uzdrowiskowym Muszelka w Kołobrzegu; 2. Przebudowa z nadbudową Zakładu Przyrodoleczniczego nr 1 w Kołobrzegu; 3. Przebudowa pawilonów I-IV Dziecięcego Szpitala Uzdrowiskowego „Słoneczko” ze zmianą funkcji na Domy Seniora; 4. Dobudowa szybu windowego panoramicznego do Sanatorium "Perła Bałtyku"; 5. Budowa łącznika pomiędzy Sanatorium Uzdrowiskowym Bursztyn i Sanatorium Uzdrowiskowym Swaróżyc w Świnoujściu; 6. Przebudowa Sanatorium Uzdrowiskowego Adam i Ewa na potrzeby Regionalnego Ośrodka Rehabilitacji Ogólnoustrojowej w Świnoujściu; 7. Rozbudowa oraz termomodernizacja Sanatorium Uzdrowiskowego Henryk w Świnoujściu; 8. Rozbudowa oraz termomodernizacja Sanatorium Uzdrowiskowego z Oddziałem Szpitala Uzdrowiskowego Przygłówek; 9. Przebudowa i rozbudowa Szpitala Uzdrowiskowego Bałtyk – etap I; 10. Przebudowa i rozbudowa Szpitala Uzdrowiskowego Bałtyk – etap II.</p> <p>Wnioskodawcy świadczą usługi na rzecz społeczeństwa. Realizacja projektów przyczyni się do osiągnięcia jednego ze wskaźników realizacji celu głównego SRK, tj. „Udział usług rynkowych w wartości dodanej brutto” oraz wskaźnika dla priorytetu</p>

		„Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” – „Turyści zagraniczni”. W tym samym priorytecie dużo miejsca poświęca się również inwestycjom w infrastrukturę ochrony zdrowia. SRK, charakteryzując poszczególne województwa, zaznacza, że w województwie zachodniopomorskim „istotne będzie wsparcie (...) działań na rzecz poprawy (...) bazy uzdrowskiej oraz międzynarodowej promocji turystycznej regionu”. W zakresie NSRO projekty wpłyną na osiągnięcie wskaźników opisujących realizację celu horyzontalnego „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”, a także celu „Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, w tym szczególnie sektora wytwórczego o wysokiej wartości dodanej oraz rozwój sektora usług” oraz „Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej”.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020. Działalność uzdrowska została również ujęta w Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku.
5.	Oczekiwane rezultaty	Rezultatem zrealizowanego projektu będą: 1. zwiększona liczba zmodernizowanych/przebudowanych obiektów uzdrowskich wraz z zagospodarowaniem terenów zielonych, 2. zwiększona liczba obiektów uzdrowskich - przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych, 3. zwiększona liczba miejsc noclegowych, zabiegowych i gastronomicznych poprzez zwiększenie powierzchni modernizowanych/przebudowanych obiektów uzdrowskich, 4. zwiększona liczba miejsc parkingowych powstałych w wyniku realizacji projektu, 5. zwiększona liczba osób korzystających ze zmodernizowanych/przebudowanych obiektów uzdrowskich, w tym osób niepełnosprawnych, 6. liczba imprez zorganizowanych w przebudowanych/zmodernizowanych obiektach infrastruktury turystycznej, rekreacyjnych, infrastruktury konferencyjno-kongresowej, 7. nowych miejsc pracy powstałych w wyniku realizacji projektów 8. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa wypoczywających turystów
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Uzdrowsko Kołobrzeg S.A. i Uzdrowsko Świnoujście S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółki akcyjne, 100% udziału posiada Województwo Zachodniopomorskie
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	75 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Dla przedsięwzięcia związanego z rozwojem bazy uzdrowiskowej województwa komplementarne będą wszelkiego rodzaju przedsięwzięcia z zakresu poprawy dostępności komunikacyjnej (budowa dróg, modernizacja linii kolejowych, zakup taboru kolejowego), a także przedsięwzięcia wpływające na poprawę atrakcyjności turystycznej regionu (rewitalizacje budynków, poprawa jakości oświetlenia miejskiego, budowa ścieżek rowerowych). W okresie 2007-2013, w ramach RPO WZ, zrealizowano m.in. projekt pn. Rewitalizacja Kołobrzeskiej Strefy Uzdrowiskowej, w ramach którego zmodernizowano 5 obiektów infrastruktury uzdrowiskowej, łącznie 3 kilometry szlaków turystycznych i prawie 27 ha terenów rekreacyjno-sportowych; Istotne zmiany widać w parku im. Stefana Żeromskiego gdzie wykonano nowe nawierzchnie alejek, zamontowano elementy małej architektury (kosze na odpadki, ławki) oraz zamontowano oświetlenie. Natomiast w Świnoujściu zrealizowano projekt pn. Rewaloryzacja Parku Zdrojowego, gdzie głównym celem było przywrócenie parkowi dawnej świetności z zachowaniem bądź odtworzeniem historycznych elementów, tym samym wspierając rozwój funkcji uzdrowiskowych, rekreacyjno-turystycznych oraz funkcji rekreacji codziennej miasta Świnoujście.</p> <p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.</p>
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	48. Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Koszalin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Projekt zakłada budowę nowego obiektu na 80 łóżek, o wysokości trzech kondygnacji nadziemnych. Budynek będzie posiadał zespół windowy składający się z dwóch wind: szpitalnej oraz osobowej, przystosowanej dla osób niepełnosprawnych. W dziale pobytu dziennego znajdują się: pokoje terapii zajęciowej, sala dziennego pobytu, jadalnia z zapleczem, szatnia dla pacjentów oraz pomieszczenia sanitarne i magazynowe. W dziale rehabilitacji i rewalidacji zaprojektowano: zespół sal zabiegowych, salę rehabilitacyjną, pokoje dla personelu medycznego i pomocniczego. Za potrzebą budowy zakładu opieki długoterminowej przemawia występowanie obszarów szczególnego zagrożenia zdrowotnego w regionie, a przede wszystkim niekorzystne zmiany demograficzne (starzenie się społeczeństwa) i epidemiologiczne (wzrost zachorowań na choroby przewlekłe). W województwie brakuje kilkuset łóżek długoterminowych. Każdy powiat w województwie powinien zapewniać swoim mieszkańcom dostęp do stacjonarnej opieki długoterminowej. W całym województwie należy dążyć do zwiększenia liczby łóżek w stacjonarnej opiece długoterminowej ze wskaźnika aktualnego 3,1 łóżek do 7,3 łóżek na 10 tys. mieszkańców w przyszłości.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego; Kierunki rozwoju opieki długoterminowej i rehabilitacji w województwie zachodniopomorskim;

5.	Oczekiwane rezultaty	Nowy budynek i wyposażenie odpowiadające wymaganiom zakładu opieki długoterminowej. Poprawa dostępności do opieki długoterminowej, wzrost liczby łóżek dla przewlekle chorych w województwie, wzrost liczby pacjentów korzystających z opieki długoterminowej.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Zespół Gruzlicy i Chorób Płuc w Koszalinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	20 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie znajduje uzasadnienia w programach profilaktyki zdrowotnej w zakresie: profilaktyki cukrzycy i jej powikłań, astmy, chorób układu krążenia, jaskry, złamań u osób z osteoporozą finansowane z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego. Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz wzmocnienia jakości i zakresu opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyna.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	49. Modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego (nr 1 i Nr 2) w Szczecinie
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Na ogół przedsięwzięcia składają się poszczególne komponenty istotne z punktu widzenia konieczności dostosowania placówek do obowiązujących wymogów prawa oraz wymogów płatnika w zakresie udzielania świadczeń opieki zdrowotnej, a ponad to poprawiających dostępność do świadczeń zdrowotnych oraz ich jakość i bezpieczeństwo. SPSK1 1) Centralna Sterylizacja -dostosowanie infrastruktury do obowiązujących wymogów prawa dla tego typu obiektów i zabezpieczenie potrzeb sterylizacyjnych SPSK1 w kontekście przewidywanego zwiększenia ilości wykonywanych zabiegów operacyjnych.

		<p>2) Modernizacja Kliniki Neurochirurgii - dostosowanie infrastruktury do obowiązujących wymogów prawa i poprawienie jakości i bezpieczeństwa neurochirurgicznych zabiegów operacyjnych.</p> <p>3) Termomodernizacja i remont Kliniki Psychiatrii - kontynuacja zadania termomodernizacji SPSK1 mające na celu dostosowanie placówki do obowiązujących wymogów prawa i wymogów sanitarno – higienicznych.</p> <p>4) Termomodernizacja budynków Szpitala w Policach - kontynuacja zadania termomodernizacji SPSK1 mająca na celu dostosowanie infrastruktury szpitala do wymogów sanitarno - higienicznych oraz obniżenie kosztów użytkowania poprzez ograniczenie zużycia energii cieplnej.</p> <p>5) Modernizacja bloku operacyjnego oraz Oddziału Klinicznego Anestezjologii i Intensywnej Terapii w Policach - dostosowanie wyeksploatowanej infrastruktury do obowiązujących wymogów prawa i wymogów sanitarno - higienicznych poprzez gruntowny remont bloku operacyjnego (wymiana okładzin ściennych i podłogowych, wykonanie nowych instalacji elektrycznych, sanitarnych i wentylacyjnych) SPSK2</p> <p>6) Modernizacja Kliniki Kardiochirurgii - przebudowa i rozbudowa Kliniki Kardiochirurgii poprzez utworzenie oddziału łóżkowego, bloku operacyjnego, budowa OIT oraz przebudowa poddasza na pomieszczenia administracyjne Kliniki</p> <p>7) Rozbudowa Kliniki Położnictwa i Ginekologii, Kliniki Ginekologii Operacyjnej i Ginekologii Operacyjnej Dorosłych i Dziewcząt oraz Kliniki Patologii Noworodka - inwestycja obejmuje dobudowę nowego skrzydła szpitalnego do obecnie istniejącego budynku oraz modernizację istniejącego budynku dla poprawienia dostępności do świadczeń zdrowotnych, oraz podniesienia ich jakości i bezpieczeństwa</p> <p>8) Budowa Centrum Geriatrii z kompleksem przyszpitalnym wraz z poradnią specjalistyczną - inwestycja obejmuje rozbudowę i modernizację budynków Kliniki Nefrologii, Transplantologii i Chorób Wewnętrznych, Kliniki Kardiochirurgii, Kliniki Kardiologii z Intensywnym Nadzorem Kardiologicznym, Kliniki Diabetologii i Geriatrii</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego,
5.	Oczekiwane rezultaty	Poprawa dostępności do świadczeń zdrowotnych, w tym również wysokospecjalistycznych, zwiększenie skuteczności zapobiegania zakażeniom wewnątrzszpitalnym, poprawa jakości i bezpieczeństwa udzielanych świadczeń zdrowotnych
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	SPSK1, SPSK 2 - organ założycielski: Pomorski Uniwersytet Medyczny
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	260 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POiŚ 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia:

		budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.
--	--	--

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	50. Rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyna
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Pojęciem „e-Zdrowie” określa się wszelkie zastosowania technologii teleinformatycznych w obszarze medycyny, tj. w zapobieganiu chorobom, diagnostyce, leczeniu, kontroli. Wykorzystanie zdobyczy z dziedziny telekomunikacji i informatyki w medycynie (Information Communication Technology – w skrócie: ICT) wpisane jest w strategię rozwoju Europy i Polski na najbliższe lata. W związku z transgranicznym położeniem województwa oraz tranzytem i turystyką pacjentów, niezbędnym jest zapewnienie swobodnego przepływu informacji medycznych, które pozwolą na wymianę danych o pacjentach z zakresu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - teleradiologii (przesyłanie obrazowych wyników badań RTG, tomografii komputerowej, USG, rezonansu magnetycznego czy mammografii), - telekardiologii (bieżący przesył wyników badań EKG) – już uruchomiony pomiędzy mobilnymi karetkami a ośrodkami kardiologii w województwie - telepatomorfologii (możliwość zdalnej oceny badań tkanek i narządów), - telekonsultacji z pacjentem, czy wrzeczcie organizowania złożonych konsyliów lekarskich za pomocą videokonferencji
4.	Dokumenty strategiczne	Europa 2020, Europejska Agenda Cyfrowa, SRK 2020, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego; Kierunki rozwoju e-Usług w ochronie zdrowia w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2011-2020; Strategia budowy Społeczeństwa Informatycznego w województwie zachodniopomorskim na Lata 2006-2015
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>I. Wyposażenie szpitali w zintegrowany system informatyczny umożliwiający komunikację z ogólnopolskim Systemem Informacji Ochrony Zdrowia (SIOZ): zapewnienie pełnej interoperacyjności z SIOZ, zapewnienie wiarygodności danych o zdarzeniach medycznych, zapewnienie efektywnego dostępu do danych medycznych pacjentów, zapewnienie odpowiedniej infrastruktury informatycznej w szpitalach, możliwość udostępniania personelowi medycznemu elektronicznych danych o stanie zdrowia pacjentów, możliwość udostępniania danych o zdarzeniach medycznych pacjentom w formie elektronicznej, możliwość udostępniania usługobiorcom elektronicznej historii chorób, wykonanych usług, skierowań, recept, zwolnień lekarskich, planu szczepień, zaleceń, możliwość udostępniania informacji umożliwiającej bieżące monitorowanie i reagowanie na zagrożenia, możliwość udostępniania autoryzowanych danych o zdarzeniach medycznych, elektroniczna realizacja recept, rejestracja on-line na wizyty lekarskie, udostępnianie zasobów cyfrowych o zdarzeniach medycznych z zapewnieniem jednolitych i jednorodnych zasad, szybki dostęp do elektronicznych danych medycznych w sytuacjach nagłych, bieżąca analiza danych o zdarzeniach medycznych, elektroniczna obsługa rozliczania wykonania usług medycznych, elektroniczna obsługa zwolnień lekarskich, uzyskanie interoperacyjności między modułami medycznymi w systemach informatycznych w jednostkach, dostarczenie oprogramowania możliwego do wdrożenia we wszystkich szpitalach w regionie.</p> <p>II. Rozwój Telemedycyny utworzenie centrum opisowego świadczącego w trybie ciągłym usługę oceny oraz</p>

		<p>opisu badań radiologicznych, dla szpitali zlokalizowanych na terenie województwa, zredukowanie kosztu oraz czasu ponoszonego przez pacjentów na dotarcie do szpitala, podniesienie jakości usług świadczonych przez lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej poprzez udostępnienie im wiedzy specjalistów, zredukowanie kosztów ponoszonych przez szpitale związanych z koniecznością transportu pacjentów pomiędzy placówkami, poszerzenie zakresu świadczonych usług w oparciu o integrację usług i specjalistów z różnych ośrodków diagnostycznych, zapewnienie wsparcia procesu diagnozowania i konsultacji trudnych przypadków chorobowych pomiędzy ośrodkami.</p> <p>III. System regionalny wspierający zarządzanie w sieci jednostek ochrony zdrowia</p> <p>stworzenie systemu służącego zbieraniu danych elektronicznych na temat zdrowia publicznego, redystrybucji analiz i raportów statystycznych, umożliwienie zarządzania informacją analityczną i statystyczną na temat regionalnego systemu opieki zdrowotnej, umożliwienie sprawowania nadzoru nad jednostkami (sprawozdawczość, tworzenie programów i monitorowanie strategii zdrowotnych) dla komórek działających w strukturze organu założycielskiego, umożliwienie elektronicznej komunikacji oraz zapewnienie możliwości wymiany dokumentów i sprawozdań w jednolitym formacie pomiędzy jednostkami ochrony zdrowia a organem właścicielskim</p> <p>IV. Zachodniopomorski portal profilaktyki i promocji zdrowia</p> <p>stworzenie internetowego serwisu lub kilku spójnych serwisów medycznych, pełniących funkcje informacyjne, doradcze i konsultacyjne w zakresie systemu opieki zdrowotnej na terenie województwa, umożliwienie udostępniania wiedzy dotyczącej profilaktyki zdrowotnej, realizowanych programów zdrowotnych z wielu dziedzin a także dostępności usług medycznych w województwie, zapewnienie mieszkańcom województwa dostępu drogą elektroniczną do szerokiego zakresu informacji o systemie ochrony zdrowia w województwie, najbardziej istotnych z punktu widzenia potrzeb pacjenta i wyzwań polityki zdrowotnej w regionie, stworzenie możliwości udzielania informacji mieszkańcom województwa na temat usług medycznych dostępnych w placówkach opieki zdrowotnej w regionie, w modelu 24h/dobę drogą telefoniczną oraz poprzez narzędzia platformy portalowej</p> <p>V. Uruchomienie Szpitalnych Zintegrowanych Systemów Zarządzania i Dystrybucji Leków</p> <p>umożliwienie wdrożenia w szpitalach systemu dystrybucji leków typu Unit Dose, polegającego na wydawaniu leków z poziomu centralnej apteki w formie gotowej do podania oraz indywidualnie przygotowanej dla danego pacjenta, możliwość zapewnienia pacjentom dodatkowej opieki farmaceuty klinicznego zwiększenie bezpieczeństwa terapii poprzez ograniczenie występowania błędów medycznych, polipragmazji, itp., uwolnienie personelu pielęgniarskiego od obowiązku przygotowywania leków, obniżenie kosztów leczenia poprzez zredukowanie zapasów leków, zawężenie receptariusza, umożliwienie zakupu leków w dużych opakowaniach, zmniejszenie ilości niewykorzystanych leków, umożliwienie precyzyjnej analizy zużycia leków</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Szpitale podległe Zarządowi Województwa Zachodniopomorskiego oraz Urząd Marszałkowski
7.	Forma organizacyjno-prawna	partnerstwo, porozumienie, JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	75 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 2, PI. 2.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Budowa sieci telemedycznej w Euroregionie Pomerania od 2009 r. dofinansowana z INTERREGU IVA; projekt wspierający zrealizowany w ramach Działania 3.2 RPO WZ 2007-2013 "Telemedycyna - element e-zdrowia WZP"; planowane przedsięwzięcie pn. "Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)"</p> <p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. W ramach kontraktu terytorialnego do realizacji rekomendowane są także następujące przedsięwzięcia: budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie, wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala w SPZZOZ w Gryficach, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie koszalińskim, modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie.</p>

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	51. Rozbudowa Teatru Polskiego w Szczecinie
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy Teatru Polskiego w Szczecinie i stworzenia nowoczesnego ośrodka rozwoju sztuki teatralnej w basenie Morza Bałtyckiego. Teatr stanowić będzie centrum wymiany najnowszych myśli w dziedzinie działań teatralnych m.in. dzięki podejmowaniu współpracy pomiędzy własnym zespołem artystycznym a twórcami różnych dziedzin sztuki. Realizacja projektu sprowadza się do maksymalnego wpisania nowoprojektowanej kubatury w istniejącą rzeźbę terenu, co pozwala na wykreowanie nowej przestrzeni w oparciu o wypracowaną jakość działań. W obiekcie powstaną trzy nowe sceny: szekspirowska, pudełkowa i eksperymentalna. Każda z nich wyposażona we właściwe sprzęty. Z przestrzeni foyer będzie rozpościerał się widok na rzekę Odrę, co zintegruje budynek z terenem. Budowane tu sceny teatralne to pierwsze profesjonalne sceny dramatyczne w Szczecinie.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Rezultatem zaproponowanego rozwiązania projektowego jest, oprócz walorów funkcjonalnych, kompozycyjnych i użytkowych, przywrócenie architektonicznych walorów istniejącego, wpisanego do rejestru zabytków modernistycznego budynku zbudowanego dla loży masonskiej w 1937 roku. W nowej części „zatopionej w terenie” usytuowane będą Teatr Szekspirowski, sala eksperymentalna i nowa Sala teatralna z właściwym, profesjonalnym zapleczem sceny. Takie rozwiązanie wydaje się być uzasadnione zarówno względami artystycznych potrzeb zasłużonej dla kultury polskiej placówki, ale też względami ekonomicznymi. Zmniejsza ono zakres ingerencji w historyczną substancję istniejącego budynku dając zarazem szansę na wprowadzenie niezbędnych technicznych urządzeń pozwalających twórcom spektakli na niczym nieskrępowaną kreatywność.</p>

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Teatr Polski w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Instytucja kultury (organizator: województwo zachodniopomorskie)
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	65 mln zł.
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 6, PI 6.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z realizowanymi w ramach RPO WZ 2007-2013 projektami na rzecz podniesienia potencjału instytucji kultury w Szczecinie i województwie zachodniopomorskim dotyczącymi Filharmonii Szczecińskiej im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie i przebudowy Opery na Zamku w Szczecinie. W ramach propozycji przedsięwzięć do objęcia kontraktem terytorialnym rekomendowano do realizacji budowę Muzeum Morskiego "Balticum". Zarazem w obszarze szeroko rozumianej polityki kulturalno - edukacyjnej rekomendowano do realizacji budowę sieci "Małych Nautilusów" oraz wdrożenie programu aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	52. Muzeum Morskie „Balticum”
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Szczecin to miasto posiadające port o kilkusetletniej tradycji oraz bogate tradycje naukowe związane z okresem powojennym, szczególnie w zakresie nauk technicznych, związanych z eksploatacją morza. Ta tradycja ma ogromny udział w tworzeniu się tożsamości mieszkańców obecnego województwa zachodniopomorskiego. Środowiska związane z gospodarką morską od lat postulują założenie nowoczesnego muzeum morskiego, które ma być placówką na miarę XXI. wieku. Oznacza to, że należy - uwzględniając perspektywę historyczną - dążyć do osiągnięcia takiego kształtu muzeum morskiego, które spełniałoby oczekiwania społeczne związane z ewolucją muzeów techniki w kierunku centrów nauki, których główną atrakcją są interaktywne eksponaty symulujące zjawiska przyrodnicze, urządzenia techniczne i spełniające rolę dydaktyczną przez poglądowe przedstawienie procesów zachodzących w naturze. Projekt szczecińskiego centrum oparty jest o idee "muzeum fal", uwzględniającego szczególnie zjawisko falowania wodnego, ale umożliwiające również inne zjawiska o strukturze falowej, uporządkowane w czterech strefach, nawiązujących do starożytnego podziału na cztery żywioły: wodę, ziemię, powietrze i ogień. Koncepcja Centrum Nauki w Szczecinie zakłada budowę dwupoziomowego, wielkokubaturowego budynku o powierzchni ok. 7 000 m ² , w którym zlokalizowane będą sale wystawowe, kino 3D na 60 osób, sala multimedialna do celów edukacyjnych na 100 osób, pracownie, warsztaty i magazyny z zapleczem administracyjnym.

4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	Nowa placówka ma w założeniach pełnić rolę centrum nauki, ale w celu osiągnięcia głębi historycznej ukazywanych zjawisk i urządzeń technicznych ma pomieścić również zbiory morskie, w tym zarówno kolekcje związane z historią żeglugi na Bałtyku (skupione wokół tematyki czterech napędów: wiosłowego, żaglowego, parowego i spalinowego), jak i wystawy dotyczące ogólnych zagadnień fizyki i techniki związanych z morzem oraz wykorzystaniem zasobów morskich przez człowieka np. rybołówstwo, transport ukazane na przestrzeni wieków. Budowa nowoczesnej placówki na wyspie Łasztownia umożliwi również kontynuację rozpoczętej rewitalizacji terenu wyspy, poprzez nadanie mu charakteru przestrzeni publicznej o funkcjach kulturalnych, naukowych i artystycznych.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Muzeum Narodowe w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	docelowo planowane jest utworzenie osobnej instytucji
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	95 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014-
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 6, PI 6.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z realizowanymi w ramach RPO WZ 2007-2013 projektami na rzecz podniesienia potencjału instytucji kultury w Szczecinie i województwie zachodniopomorskim dotyczącymi Filharmonii Szczecińskiej im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie i przebudowy Opery na Zamku w Szczecinie. W ramach propozycji przedsięwzięć do objęcia kontraktem terytorialnym rekomendowano do realizacji rozbudowę Teatru Polskiego w Szczecinie. Zarazem w obszarze szeroko rozumianej polityki kulturalno - edukacyjnej rekomendowano do realizacji budowę sieci "Małych Nautilusów" oraz wdrożenie programu aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	53. Tworzenie „Małych Nautilusów”
2.	Lokalizacja	10 miast powiatowych w województwie zachodniopomorskim
3.	Opis przedsięwzięcia	Utworzenie 10 ośrodków twórczej edukacji „Nautilusy” (Multimedialne centra edukacyjne). Diagnoza problemu Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się niższymi od średniej ogólnopolskiej wynikami egzaminów końcowych – na każdym etapie edukacji. Dodatkowo, niepokojące jest zjawisko rozwarstwienia pomiędzy szkołami zlokalizowanymi w dużych miastach (Szczecin, Koszalin), a tymi w małych

	<p>miastach i na obszarach wiejskich, i w konsekwencji niekorzystna struktura wykształcenia na obszarach wiejskich, niskie wskaźniki wykształcenia na wsi. Do problemów zdefiniowanych w skali ogólnopolskiej należą: kształcenie i szkolenie w niewystarczającym stopniu nastawione na rozwijanie kluczowych kompetencji koniecznych w życiu społecznym, obywatelskim i na rynku pracy; - typowy dla większości społeczeństwa model spędzania czasu wolnego ograniczający wiele rodzajów aktywności, które mogłyby przyczynić się do wzrostu potencjału intelektualnego. Aby sprostać wymaganiom współczesnego świata, konieczne jest większe zwrócenie uwagi na rozwój umiejętności twórczego i krytycznego myślenia, samoorganizacji, skutecznego komunikowania się, pracy zespołowej oraz przedsiębiorczości. W Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego zauważa się również, że tradycyjny model pracy nauczyciela z grupą uczniów w systemie klasowo-lekcyjnym w małym stopniu sprzyja indywidualizacji procesu kształcenia. Nie mniej istotna jest także potrzeba zmniejszenia zjawiska wykluczenia cyfrowego (województwo zachodniopomorskie w 2009 roku charakteryzowało się najwyższym odsetkiem gospodarstw domowych nieposiadających komputera stacjonarnego), jednak nie tylko poprzez zapewnienie dostępu do internetu, ale również stworzenie trwałego mechanizmu absorbowania przez społeczeństwo nowych technologii.</p> <p>Cel Wzmocnienie atrakcyjności i jakości edukacji poprzez rozwój instytucji popularyzujących naukę i innowację na terenie województwa zachodniopomorskiego (zapis z RPO).</p> <p>Cele szczegółowe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój kompetencji kluczowych, takich jak: porozumiewanie się w języku ojczystym, kompetencje matematyczne i podstawowe kompetencje naukowo-techniczne, kompetencje informatyczne, umiejętność uczenia się, kompetencje społeczne i obywatelskie, inicjatywność i przedsiębiorczość, przedszkolaków i uczniów szkół podstawowych. • Wspomaganie rozwoju kompetencji cyfrowych. • Stworzenie i upowszechnienie wśród nauczycieli ze szkół podstawowych z terenu województwa zachodniopomorskiego modelu pracy z uczniem opartego o zróżnicowane formy zajęć pozaszkolnych. • Rozwój kompetencji nauczycieli w zakresie stosowania interaktywnych metod nauczania. • Popularyzacja aktywnego, twórczego modelu spędzania czasu wolnego. • Rozwój partnerskich działań powiatów i gmin oraz organizacji pozarządowych na rzecz edukacji. <p>Opis zadania Najniższe wyniki edukacyjne wymagają poszukiwania nowych sposobów, nie tylko w edukacji formalnej, ale pozaformalnej służącej rozbudzeniu poznawczemu uczniów, co w konsekwencji przyczyni się do wyrównywania szans edukacyjnych dzieci i młodzieży. Nautilusy wpisują się w nowoczesny nurt polityki edukacyjnej, polegającej na czerpaniu z potencjału możliwości uczenia się w różnych formach i miejscach (w kontekście formalnym, pozaformalnym). W ramach projektu zostanie opracowany i wdrożony model zajęć pozaprzedszkolnych/pozaszkolnych prowadzonych w sieci ośrodków twórczej edukacji „Nautilusy”. Model składa się z: koncepcji powołania i funkcjonowania lokalnego partnerstwa na rzecz rozwoju edukacji w powiecie; pakietu scenariuszy zajęć wraz z kompletem materiałów do wykorzystania podczas zajęć w ośrodku; szczegółowego opisu pracowni: plastyczno-chemicznej, cyfrowej, fizyczno-przyrodniczej, warsztatowej; platformy e-learningowej. Model zostanie nieodpłatnie przekazany partnerstwom lokalnym, w skład których będą wchodziły powiat i gminy oraz organizacje pozarządowe działające na rzecz edukacji z terenu danego powiatu. Partnerstwo lokalne w ramach kontraktu samorządowego otrzyma dofinansowanie na utworzenie i działalność ośrodka twórczej edukacji „Nautilus”. Ośrodki będą dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Ośrodki te mają na celu, przede wszystkim, inspirowanie do odkrywania i zrozumienia świata poprzez samodzielne doświadczenia oraz</p>
--	---

		uczestnictwo w procesie twórczym, jak również kształtowanie kompetencji kluczowych dzieci w wieku przedszkolnym i wczesnoszkolnym. W związku ze zdiagnozowanym zjawiskiem nierówności edukacyjnych proponuje się zlokalizowanie multimedialnych centrów edukacyjnych w miastach powiatowych. W ten sposób gwarantuje się dostęp do innowacyjnej oferty edukacyjnej jak najszerszemu gronu odbiorców. Trwałość przedmiotowych projektów zostanie zapewniona ze środków własnych beneficjentów – JST, które będą zobowiązane do kontynuowania działalności multimedialnych centrów edukacyjnych.
4.	Dokumenty strategiczne	Diagnoza problemów społecznych zrealizowana przez Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej, Program Strategiczny "Społeczeństwo". Projekt w sposób istotny przyczyni się do realizacji zapisów Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego. Ponadto, koresponduje z zapisami krajowych dokumentów strategicznych, tj. Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2020, Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020. Projekt odnosi się również do głównych założeń Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, projekt przewodni Młodzież w Drodze.
5.	Oczekiwane rezultaty	W wyniku realizacji projektu zostaną osiągnięte następujące rezultaty: wzrost poziomu kompetencji kluczowych uczestników zajęć w Nautilusach (porozumiewanie się w języku ojczystym, kompetencje matematyczne i podstawowe kompetencje naukowo-techniczne, kompetencje informatyczne, umiejętność uczenia się, kompetencje społeczne i obywatelskie, inicjatywność i przedsiębiorczość, przedszkolaków i uczniów szkół podstawowych); zmniejszenie rozwarstwienia w wynikach nauczania pomiędzy szkołami wiejskimi a szkołami miejskimi poprzez wzrost wyników nauczania w szkołach wiejskich; wzrost kompetencji cyfrowych uczestników zajęć; wzrost kompetencji nauczycieli ze szkół uczestniczących w zajęciach w zakresie stosowania interaktywnych metod nauczania;
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	samorządy terytorialne, koordynacja merytoryczna ze strony UM WZ
7.	Forma organizacyjno-prawna	partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (10 partnerstw powiatu z gminami)
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	42 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 10, PI 10.4
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Dla uzyskania pełnej efektywności przedsięwzięcia niezbędne jest przygotowanie animatorów kompetencji przyszłości. Przygotowywana jest koncepcja takiego programu, przewidywany koszt jego realizacji wynosi 200 000 zł, pozyskanie tych środków planowane jest w ramach EFS. Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z realizowanymi w ramach RPO WZ 2007-2013 projektami na rzecz podniesienia potencjału kulturalnego i społecznego regionu. Zarazem w ramach propozycji przedsięwzięć do objęcia kontraktem terytorialnym rekomendowano do realizacji - w obszarze szeroko rozumianej polityki kulturalno - edukacyjnej - programu aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	54. Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Program opiera się na analizie zjawiska wykluczenia społeczno – ekonomicznego znaczącej części województwa, a także ocenie sportu jako szczególnie cennej sfery oddziaływania na młode pokolenie. W ramach przedsięwzięcia zbudowany zostanie system rozwoju i wykorzystania infrastruktury sportowej regionu z ukierunkowaniem na aktywizację dzieci i młodzieży. Wykorzystana zostanie istniejąca w regionie i w poszczególnych miejscowościach baza sportowo – rekreacyjna, a także potencjał profesjonalnych klubów sportowych i ich społecznego oddziaływania. Przedsięwzięcie realizowane będzie w dwóch nurtach. Przedmiotem podstawowego poziomu działania jest AKTYWIZACJA SPORTOWA dzieci i młodzieży ze szczególnym uwzględnieniem obszarów szczególnie zagrożonych wykluczeniem społecznym i ekonomicznym. Przy aktywnym, partnerskim udziale poszczególnych samorządów wytypowane zostaną obszary i miejscowości objęte programem, dla których wdrożony zostanie program działań polegających na następujących działaniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • placówek oświatowych i małych klubów sportowych • wsparciu społeczności lokalnych w objęciu opieką szkoleniową, instruktorską i organizacyjną możliwie dużej liczby młodych mieszkańców • organizacji i wsparciu działania lig amatorskich i amatorskich turniejów w wybranych dziedzinach sportu, w tym w okresie wolnym od zajęć szkolnych • realizacji popularyzatorskich campów, turniejów i treningów z udziałem wiodących w poszczególnych dyscyplinach zespołów i zawodników z regionu • wdrożeniu systemu indywidualnej weryfikacji i podnoszenia umiejętności sportowych i sprawności fizycznej wraz z doradztwem szkoleniowo – instruktorskim (z wykorzystaniem dedykowanej aplikacji internetowej oraz okresowych konsultacji). <p>W efekcie, na objętym programem, obszarze znacząca grupa dzieci i młodzieży zostanie zaktywizowana i włączona do systematycznej, amatorskiej rywalizacji. Celem jest zapewnienie maksymalnie częstego kontaktu ze sportem, możliwie dużej intensywności jego uprawiania z mniejszym naciskiem na profesjonalny trening i selekcję. Ta logika uzasadnia terytorializację wsparcia i koncentrację działań na określonym obszarze (np. w granicach powiatu). Przewiduje się, że na kolejnym etapie realizacji projektu możliwe będzie włączenie do niego kolejnych obszarów i jednostek samorządu terytorialnego. W ramach drugiego nurtu realizacji programu przeprowadzona zostanie intensyfikacja szkolenia i SELEKCJA dedykowana dla osób o szczególnych uzdolnieniach sportowych. Stanowić to będzie czynnik mobilizujący dla osób pochodzących z małych, peryferyjnych miejscowości dla uprawiania sportu jako ścieżki do formułowania i realizacji celów życiowych. Ten segment projektu będzie realizowany w ścisłej współpracy z wytypowanymi klubami i związkami sportowymi działającymi w regionie. Jego zakres obejmie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu szkoleniowego z elementami edukacji i psychoszkolenia, • budowę i wyposażenie zaplecza socjalno – edukacyjnego dla szczególnie uzdolnionej młodzieży w wybranych miejscowościach w połączeniu z programem szkoleniowym i systemem wyszukiwania talentów sportowych. <p>Oba wymiary projektu realizowane będą w ścisłej łączności i koordynacji. Program ma na celu umasowienie wartości i efektów socjalizacyjnych uzyskiwanych za pomocą sportu, które będą osiąganymi przez uczestników realizowanych działań w różnym stopniu. W oparciu o realizowany program aktywizacji sportowej możliwe będzie identyfikowanie i objęcie dalszą opieką szczególnie uzdolnionych jednostek, zarazem zaangażowanie klubów i związków sportowych w realizację zajęć o charakterze masowym wzmocni ich oddziaływanie i atrakcyjność w małych, lokalnych środowiskach. Poprzez proces koordynacji możliwy będzie zatem zindywidualizowany dobór zastosowanych metod szkoleniowo – wychowawczych, a także udzielenie wsparcia psychologicznego i pedagogicznego dla poszczególnych uczestników.</p>

		Projektem objętych zostanie 8 powiatów zlokalizowanych w obrębie Specjalnej Strefy Włączenia, dotkniętych znacznym stopniem defaworyzacji i ograniczeniami w zakresie rozwoju bazy dla sportu amatorskiego oraz niskim stopniem udziału dzieci i młodzieży w edukacji sportowej. W ramach każdego z powiatów projektem objętych będzie po około 4 - 5 szkół z każdej gminy.
4.	Dokumenty strategiczne	Program realizuje zapisy Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego.
5.	Oczekiwane rezultaty	Oczekiwanym rezultatem będzie zaangażowanie dzieci i młodzieży w zajęcia sportowe, uzyskanie określonego postępu w zakresie wydolności i umiejętności sportowych oraz wyselekcjonowanie grupy osób, które zostaną poddane systemowemu szkoleniu. Wskaźniki rezultatu : 1) liczba osób objętych podstawowym szkoleniem, 2) liczba osób biorących udział w rozgrywkach podstawowego etapu projektu 3) liczba przeprowadzonych zawodów, campów i treningów
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zaangażowane w realizację jednostki samorządu terytorialnego przy współpracy i pod koordynacją Urzędu Marszałkowskiego; poszczególne aspekty techniczne i merytoryczne będą realizowane przy współpracy właściwych związków sportowych, we współpracę zostaną także zaangażowane czołowe kluby sportowe z obszaru województwa.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Przedsięwzięcie będzie realizowane w formule porozumienia, do którego przystępować będą szczególnie partnerzy. Finansowanie poszczególnych działań będzie realizowane poprzez kontrakty zawierane z koordynatorem projektu.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	90 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	środki własne JST, dotacja z Urzędu Marszałkowskiego, środki Ministerstwa Sportu i związków sportowych
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z realizowanymi w ramach RPO WZ 2007-2013 projektami na rzecz podniesienia potencjału kulturalnego i społecznego regionu. Zarazem w ramach propozycji przedsięwzięć do objęcia kontraktem terytorialnym rekomendowano do realizacji - w obszarze szeroko rozumianej polityki kulturalno - edukacyjnej - sieci "Małych Nautilusów".

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	55. Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE⁸
2.	Lokalizacja	inwestycje: rozbudowa ciągu liniowego Dunowo - Żydowo Kierzkowo - Piła Krzewina - Plewiska, budowa linii Baczyna-Krajnik wraz z rozbudową stacji Dunowo, Żydowo-Kierzkowo oraz Krajnik
3.	Opis przedsięwzięcia	Problemem, który stanowi barierę w rozwoju energetyki wiatrowej w województwie, jest ograniczony dostęp do sieci energetycznych (spowodowany przez słabe zagęszczenie infrastruktury i jej wyeksploatowanie), wobec czego przyłączanie kolejnych farm wiatrowych staje się trudniejsze z technicznego punktu widzenia. Oznacza to nieodzowność inwestycji w nowe sieci przesyłowe i dystrybucyjne. Jest to istotna kwestia związana z rozwojem OZE w regionie, ponieważ istnieją ograniczone możliwości przesyłania energii z północy kraju, co jest dla regionu szczególnie istotne, ponieważ to właśnie w pasie nadmorskim województwa znajdują się jedne z najlepszych pod względem wietrzności (a tym samym najlepsze dla lokalizacji farm wiatrowych) obszary w skali całego kraju. Istniejące linie wysokiego napięcia wymagają modernizacji, ponieważ średni wiek linii wynosi ponad 30 lat. Często jeszcze jest spotykany promieniowy układ pracy sieci co powoduje brak rezerwowego zasilania w przypadku awarii. Ponadto instalacja przesuwników fazowych w linii Krajnik-Virraden pozwoli uniknąć przesyłania energii elektrycznej z Niemiec i tym samym uniknąć destabilizacji systemu elektroenergetycznego w naszym kraju.
4.	Dokumenty strategiczne	Aktualizacja planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2010-2025 opracowana przez PSE Operatora i zatwierdzona przez Prezesa URE, Strategia sektorowa: Program rozwoju sektora energetycznego województwa zachodniopomorskiego do 2015 r. z perspektywą do 2030 r.; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do roku 2015.
5.	Oczekiwane rezultaty	Rezultaty: zwiększenie zdolności przesyłowych w układzie południkowym i równoleżnikowym, wzmocnienie powiązania regionu z systemem krajowym i europejskim, udrożnienie przesyłu energii z OZE (głównie z farm wiatrowych) co w konsekwencji przełoży się na bezpieczeństwo energetyczne regionu. Wskaźnik produktu: Długość wybudowanych/zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych – wyjściowa - 0 km, do 2020 r. - 300 km, do 2022 r. - 400 km Wskaźnik rezultatu: Skrócenie przerw w dostawach energii elektrycznej – wyjściowa - 377 min., do 2020 r. - 300 min., do 2022 r. - 250 min.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Rekomendowane przez samorząd do realizacji przez inne podmioty (OSP)
7.	Forma organizacyjno-prawna	Operator Systemu Przesyłowego PSE SA - Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	906 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IIŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Dunowo-Żydowo Kierzkowo (2015-2020), Żydowo Kierzkowo -Piła Krzewina (2015-2020), Baczyna-Krajnik (2014-2020), rozbudowa SE Dunowo (2014-2017), modernizacja i rozbudowa SE Krajnik (2014-2016), budowa stacji Żydowo-Kierzkowo (2013-2019)

⁸ Projekt ujęty w uzgodnionej przez regiony Polski Zachodniej liście ponadregionalnych przedsięwzięć rozwojowych przewidzianych do realizacji w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	planowane przedsięwzięcie pn. "Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii"

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	56. Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii
2.	Lokalizacja	Budowy linii 110 kV: Kamień Pomorski - RS Rybice – Skrobotowo, Łobez - Resko wraz z budową RS Worowo, Łobez - Węgorzyno. Przebudowy linii 110 kV: Morzyczyn - Stargard Wschód - Dolice - Choszczno - Krzęcin - Dobięgniew - Drawski Młyn, Kluczewo - Pyrzyce - Mostkowo – Barlinek, Dębno – Witnica, Reclaw – Golczewo, Golczewo – Nowogard, Nowogard – Maszewo. Modernizacje linii 110 kV: Białogard - Dunowo, Dunowo - Ustronie Morskie, Białogard - Karlino Kołobrzeg Kosz. – Gościno, Kołobrzeg Kosz. - Kołobrzeg IV Dyw., Ustronie Morskie - Kołobrzeg Kosz. Białogard – Żydowo, Szczecinek – Żydowo, Szczecinek Leśna - Szczecinek Marcelin, Darłowo – Dunowo, Dunowo - Koszalin Strefa, Grzmiąca - Połczyn Zdrój, Grzmiąca – Żydowo, Silnowo - Szczecinek Marcelin, Silnowo – Złocieniec.
3.	Opis przedsięwzięcia	Budowa nowych i modernizacja istniejących przeciążonych linii dystrybucyjnych np. poprzez wymianę przewodów na przewody o większym przekroju w celu podniesienia dopuszczalnej długotrwałej temperatury pracy. Wykonanie wskazanych inwestycji zabezpieczy stabilne dostawy energii do odbiorców końcowych oraz umożliwi przyłączenie do sieci rozproszonych źródeł energii. Ponadto zmniejszy straty sieciowe i zwiększy efektywność wykorzystania energii elektrycznej. Dla zapewnienia właściwych parametrów ciągłości i niezawodności dostaw energii do odbiorców oraz dla rozwoju OZE konieczna jest kontynuacja szerokiego programu inwestycyjnego realizowanego przez przedsiębiorstwa dystrybucyjne prowadzące działalność gospodarczą na obszarze województwa. Brak odpowiednich regulacji przyspieszających inwestycje (problemy z uzyskaniem prawa drogi - „korytarze przesyłowe”) może opóźnić wykonanie przedsięwzięć. Związane jest to również z brakiem akceptacji społecznej i chęci współpracy właścicieli nieruchomości, co często stanowi jedną z podstawowych przyczyn opóźniających realizację inwestycji. Podstawowym warunkiem skutecznej realizacji zamierzeń ujętych w programach inwestycyjnych podmiotów energetycznych jest usunięcie przez organy stanowiące barier formalno-prawnych i stworzenie zgodnie z wymaganiami UE sprzyjających warunków dla realizacji inwestycji sieciowych.
4.	Dokumenty strategiczne	Aktualizacji planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2011-2015” opracowana przez Enea Operator Sp. z o.o. i zatwierdzona przez Prezesa URE. Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2011 – 2015" opracowany przez ENERGA – OPERATOR SA i zatwierdzony przez Prezesa URE. Strategia sektorowa: Program rozwoju sektora energetycznego województwa zachodniopomorskiego do 2015 r. z perspektywą do 2030 r. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Europa efektywnie korzystająca z zasobów, Unia innowacji; Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko; Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do roku 2015.

5.	Oczekiwane rezultaty	Rezultaty: poprawa zasilania odbiorców, zwiększenie efektywności energetycznej, rozwój energetyki rozproszonej, w tym OZE . Wskaźnik produktu: Długość wybudowanych/zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych – wyjściowa - 0 km, do 2020 r. - 600 km, do 2022 r. - 720 km Wskaźnik rezultatu: Skrócenie przerw w dostawach energii elektrycznej – wyjściowa - 390 min., do 2020 r. - 300 min., do 2022 r. - 250 min.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Rekomendowane przez samorząd do realizacji przez inne podmioty (OSD)
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	333 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Inwestycje ENERGA Operatora SA - okres realizacji 2014-2018, Inwestycje ENEA Operatora sp. z o.o. - okres realizacji 2012-2020
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.1
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	planowane przedsięwzięcie pn. "Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE"

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	57. Budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany o mocy od 200 MWe do około 270 MWe
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Elektrownia Pomorzany, wchodząca w skład PGE GiEK S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, jest jednym z głównych producentów ciepła i energii elektrycznej dla odbiorców z miasta Szczecina. Konieczność dostosowania tej elektrowni do nowych wymagań środowiskowych, wynikających z Dyrektywy o emisjach przemysłowych, które zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2016 r. wymaga podjęcia działań inwestycyjnych. Jednym z rozważanych projektów inwestycyjnych jest budowa w Elektrowni Pomorzany nowego źródła energii elektrycznej i ciepłej. Przedsięwzięcie obejmuje budowę w Elektrowni Pomorzany gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego z otwartym obiegiem chłodzenia, składającego się z dwóch turbin gazowych, dwóch parowych kotłów odzysknicowych współpracujących z jedną turbiną ciepłowniczo-kondensacyjną. Przewidywana łączna moc elektryczna bloku gazowo-parowego wyniesie od 200 MWe do około 270 MWe, a moc cieplna ok. 170 MWt. Sprawność bloku gazowo-parowego będzie nie mniejsza niż 52% w kondensacji oraz 80% w skojarzeniu. Dodatkowo przewidziano budowę dwóch kotłów szczytowych, opalanych gazem lub olejem, o mocy 30 MWt każdy. Rozważanym alternatywnym projektem jest modernizacja istniejących jednostek wytwórczych polegająca przede wszystkim na dostosowaniu Elektrowni Pomorzany do nowych wymagań środowiskowych, wynikających z Dyrektywy o emisjach przemysłowych, które zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2016 r.

4.	Dokumenty strategiczne	Polityka energetyczna Polski; Strategia Grupy Kapitałowej PGE; Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z 24.11.2010 r. o emisjach przemysłowych.
5.	Oczekiwane rezultaty	Praca Elektrowni Pomorzany zapewniającej dostawę ciepła dla miasta Szczecina oraz energii elektrycznej dla aglomeracji szczecińskiej przy jednoczesnym zagwarantowaniu spełnienia nowych, ostrzejszych wymogów środowiskowych, wysokiej sprawności wytwarzania energii oraz wysokiej niezawodności eksploatacyjnej.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie ul. Węglowa 5, 97-400 Bełchatów
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Akcyjna
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Zamawiający przeznaczył 500 mln zł. (brutto) na budowę bloku gazowo-parowego oraz 246 mln (brutto) na wieloletni serwis turbin gazowych
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2017
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.7
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Budowa rozdzielni 220 kV w węźle elektroenergetycznym Pomorzany, PSE S.A.; Przebudowa rozdzielni 110 kV w węźle elektroenergetycznym Pomorzany, ENEA Operator Sp z o.o. / PGE GiEK S.A.; Budowa linii elektroenergetycznych wyprowadzenia mocy elektrycznej i zasilania rezerwowego, PGE GiEK S.A.; Budowa rurociągów ciepłowniczych łączących blok gazowo-parowy z istniejącą siecią ciepłowniczą; PGE GiEK S.A.; Budowa gazociągu łączącego do Elektrowni Pomorzany, PGE GiEK S.A.; Budowa przyłącza gazowego dla Elektrowni Pomorzany, Gaz-System S.A.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	58. Zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie
2.	Lokalizacja	Gmina Miasto Koszalin
3.	Opis przedsięwzięcia	Zgodnie z założeniami nowego systemu gospodarowania odpadami, regionalne składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne nie będą mogły przyjmować zmieszanych odpadów komunalnych. Na tego rodzaju składowiska odpadów kierowane będą odpady z procesu mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych powstających w instalacjach MBP, a także pozostałe odpady inne niż niebezpieczne i obojętne (z wyłączeniem zmieszanych odpadów komunalnych). Należy przyjmować, że docelowo (do roku 2020) wszystkie odpady komunalne będą przetwarzane – w szczególności te, które będą deponowane na składowiskach odpadów (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 7 września 2005 r. w sprawie kryteriów oraz procedur dopuszczania odpadów do składowania na składowisku odpadów danego typu – Dz. U. Nr 186, poz. 1553, z 2006 r. Nr 38, poz. 264

		oraz z 2007 r. Nr 121, poz. 832) od dnia 1 stycznia 2013 r. nie będzie możliwe składowanie nieprzetworzonych odpadów komunalnych, czyli nie spełniających wymagań określonych w ww. rozporządzeniu. W „Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2013-2018” region Środkowopomorski obejmował 40 gmin. Zgodnie z zapisami Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023 Spalarnia odpadów w Koszalinie (ze względu na przyjmowane paliwo) została zaklasyfikowana jako instalacja o statusie ponadregionalnym. Instalacja ta będzie obsługiwała nowo wydzielone z regionu Środkowopomorskiego, region koszaliński i region szczecinecki. Region koszaliński obejmuje 25 gmin, region szczecinecki 21 gmin. Należy zaznaczyć, że część gmin z regionu szczecineckiego (tj. Wałcz, Mirosławiec, Kalisz Pomorski, Tuczno, Drawno, Bierzwnik, Człopa) wchodzi w skład obszaru alimentacyjnego dla ZTPOK w Szczecinie. Zatem do zakładu termicznego przekształcaniu odpadów w Koszalinie dostarczane będą odpady z terenu 40 gmin.
4.	Dokumenty strategiczne	Stworzenie systemu gospodarki odpadami zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju i opartego na hierarchii sposobów postępowania z odpadami komunalnymi wynika z przepisów ustawy z dnia 1 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 897) oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21). Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego; SRK 2020; EUROPA 2020; Europa efektywnie korzystająca z zasobów, Unia innowacji; Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko. Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy 2016 – 2019.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wskaźnik produktu - Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych, oczekiwane rezultaty realizacji przedsięwzięcia - zwiększenie stopnia odzysku i unieszkodliwiania odpadów metodami innymi niż składowanie - termicznie do 92.000 Mg/rok
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Koszalin, podmiot w PPP
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	403 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 6, PI 6.1

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	W roku 2012 złożony przez Gminę Miasto Koszalin został wniosek o dofinansowanie budowy Stacji Przeladunkowych Odpadów Komunalnych, w których uzyskiwać się będzie frakcję wysokoenergetyczną (frakcję nadsitową) z terenu 31 gmin - "System gospodarki odpadami oraz budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów dla miast i gmin Pomorza Środkowego - etap I". Projekt jest w trakcie oceny merytorycznej II stopnia. Przewiduje się, że ostatecznie będzie obejmował 20 gmin. Ponadto Do RPO wnioski o dofinansowanie złożyły spółki na rozbudowę RIPOK Gwiazdowo oraz Wardyń Górny.
-----	--------------------------------	---

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	59. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM
2.	Lokalizacja	gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: Miasto Szczecin; Miasto Stargard Szczeciński; Miasto Świnoujście; Powiat Policki, gmina Kobylanka, gmina Kołbaskowo, gmina Gryfino, gmina Stepnica, gmina Dobra (Szczecińska)
3.	Opis przedsięwzięcia	Celem projektu jest poprawa efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej jednostek organizacyjnych znajdujących się na terenie JST członków SSOM oraz w sektorze mieszkaniowym poprzez przeprowadzenie prac termomodernizacyjnych, wprowadzenie zmian w systemie ogrzewania i sposobie wentylacji budynków oraz zastosowanie alternatywnych źródeł energii odnawialnej. W wyniku zaplanowanych działań zostaną osiągnięte wymierne korzyści w postaci ograniczenia zużycia energii cieplnej, co ma znaczący wpływ na środowisko. Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia negatywnych dla środowiska naturalnego czynników poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Dodatkowym, równie ważnym, aspektem jest uzyskanie w wyniku jego realizacji oszczędności w ponoszonych kosztach ogrzewania oraz poprawa estetyki budynków użyteczności publicznej. Planowany do realizacji projekt bezpośrednio wpisuje się w priorytet 4.3 POiIŚ 2014-2020 – Wspieranie efektywności energetycznej i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznych i sektorze mieszkaniowym. Działania w projekcie zostały ujęte jako jedna, spójna i logiczna całość, która odzwierciedla priorytety strategii Europa 2020.
4.	Dokumenty strategiczne	Zaplanowane do realizacji przedsięwzięcie wpisuje się w plan gospodarki niskoemisyjnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. JST - członkowie SSOM w drodze uchwał podjętych przez poszczególne rady gminy/ rady miasta wyraziły wolę przystąpienia do opracowania i wdrożenia Planu gospodarki niskoemisyjnej w ich samorządzie. Plan gospodarki niskoemisyjnej w przygotowaniu przez SSOM. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030; Polityka energetyczna Polski 2030; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.
5.	Oczekiwane rezultaty	Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni): 1. Spadek emisji gazów cieplarnianych 2. Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej 3. Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii Rezultaty projektu: - zmniejszenie zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych i mieszkaniowych – kWh/rok; - szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych – tony ekwiwalentu CO ₂ / rok; - liczba budynków podłączonych do m.s.c. Wdrożenie projektu umożliwi wyeliminowanie indywidualnych nisko sprawnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym i podłączenie obiektów do miejskiego systemu ciepłowniczego, w przypadku którego energia wytwarzana jest w wysokosprawnej kogeneracji przy dużym udziale biomasy.

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Miasto Szczecin, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Kołbaskowo, Gmina Police, Miasto Stargard Szczeciński, Powiat Policki, Gmina Stepnica, Miasto Świnoujście, Gmina Dobra (Szczecińska), przedsiębiorstwa, spółdzielnie mieszkaniowej, wspólnoty mieszkaniowe
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST, jednostki organizacyjne JST, przedsiębiorstwa, spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty mieszkaniowe
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	197 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014 – 2020; RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>I. Przedsięwzięcia komplementarne, ich zakres: projektem komplementarnym w stosunku do prowadzonej kompleksowej modernizacji energetycznej budynków na znajdujących się na obszarze aglomeracji szczecińskiej, a w szczególności będzie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa systemu ciepłowniczego Miasta Szczecina w celu umożliwienia podłączenia modernizowanych budynków do miejskiego systemu ciepłowniczego (podmioty realizujące przedsięwzięcia: SEC Sp. z o.o.); 2. Modernizacja sieci ciepłowniczej dla likwidacji niskoemisyjnych źródeł ciepła w Stargardzie Szczecińskim. 3. Renowacja części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w obszarze Stare Miasto w ramach rewitalizacji miasta Police (projekt zakończony). 4. Corocznie ze środków własnych Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej (zakład budżetowy Gminy Police) realizuje zadania w zakresie termomodernizacji 20 wielorodzinnych budynków mieszkalnych ze środków własnych. <p>II. Powiązania z dotychczas zrealizowanymi/realizowanymi przedsięwzięciami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej 2010-2011r. ; całkowity koszt projektu: 7 457 407,36 PLN; wkład własny: 3 927 296,86 PLN; środki pomocowe UE: 3 530 110,5 PLN; w ramach projektu termomodernizacją objęto następujące obiekty użyteczności publicznej: Miejska Biblioteka Publiczna nr 4, Żłobek nr 1, Żłobek nr 2, Żłobek nr 3; Szczecińskie Centrum Świadczeń; Gimnazjum Nr 8; Szkoła Podstawowa nr 74 i Gimnazjum nr 29; Zespół Szkół nr 10; Szkoła Podstawowa nr 11.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	60. Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych na terenie SOM
2.	Lokalizacja	JST należące do SOM: Gmina Miasto Szczecin, miasto Stargard Szczeciński, gmina Police, gmina Gryfino, Gmina Miasto Świnoujście

3.	Opis przedsięwzięcia	Celem projektu jest rozbudowa i przebudowa sieci ciepłowniczych na terenie gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Gryfino i Police. Budowa nowych systemów ciepłowniczych wpłynie na poprawę efektywności wykorzystania energii, w szczególności poprzez podłączenie odbiorców do systemów ciepłowniczych, w przypadku których energię ciepłą pozyskuje się z wysokosprawnych źródeł ciepła (np. źródeł kogeneracyjnych lub trigeneracyjnych). W Szczecinie planuje się modernizację sieci ciepłowniczych wybudowanych w technologii kanałowej na sieci preizolowane oraz rozbudowę systemów ciepłowniczych wraz z niezbędną infrastrukturą. Planuje się również podłączenie budynków wielorodzinnych do miejskiej sieci ciepłowniczej, zwłaszcza obiektów zlokalizowanych w centrum miasta, w których źródło ciepła stanowią lokalne kotłownie i etażowe piece opalane paliwem stałym. Podstawowym celem tych przedsięwzięć jest zmniejszenie strat energii powstających w procesie dystrybucji ciepła oraz wzrost efektywności wykorzystania energii w obiektach nowych i modernizowanych, które zostaną podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej w nowej perspektywie programowej w latach 2014 – 2020. Głównym celem realizacji projektu w Świnoujściu jest modernizacja i rozbudowa sieci ciepłowniczej trzech magistrali, zwiększenie efektywności energetycznej oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz substancji zanieczyszczających powietrze. Realizacja projektu wpłynie między innymi na ograniczenie strat energii powstającej w procesie przesyłu i dystrybucji ciepła, ograniczenie liczby indywidualnych systemów ogrzewania (kotłowni koksowych, olejowych i gazowych) oraz promowanie wysokosprawnych węzłów z automatyką sterowania. Efekt ekologiczny likwidacji lokalnych źródeł ciepła będzie szybko zauważalny i odczuwalny, a stan środowiska ulegnie znacznej poprawie. Modernizacja i rozbudowa sieci ciepłowniczej w technologii preizolowanej wraz z budową przyłączy i węzłów ciepłych doprowadzi do zmniejszenia awaryjności systemu, ograniczenia strat ciepła, zmniejszenia ilości zużycia wody oraz emisji substancji zanieczyszczających powietrze. W Stargardzie Szczecińskim planowana jest modernizacja sieci ciepłowniczej w celu likwidacji indywidualnych źródeł ciepła funkcjonujących w mieście (tzw. niskich emisji) poprzez podłączenie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej. Realizacja projektu umożliwi zwiększenie sprawności energetycznej budynków, zwiększenie sprawności sieci ciepłowniczej poprzez lepsze wykorzystanie jej przepustowości, a przede wszystkim przyczyni się do poprawy jakości powietrza na terenie miasta i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych (głównie CO ₂). W Policach zmodernizowane zostanie 4 200 mb bieżącej sieci i przebudowane 3 500 mb sieci ciepłowniczej. Zostanie również zbudowanych bądź zmodernizowanych 28 węzłów ciepłych i wymienników ciepła, wraz z kompletnym systemem automatyki i sterowania. Podstawowym celem projektu w Gryfinie jest przyłączanie nowych odbiorców ciepła oraz modernizacja odcinków sieci będących w złym stanie technicznym. Istotną częścią projektu jest także wymiana zużytej technicznie izolacji termicznej ciepłociągu na najdłużej eksploatowanym i nieremontowanym odcinku.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Kraju 2020; Polityka Energetyczna Polski do 2030; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście; Strategia na rzecz konkurencyjnej, zrównoważonej i bezpiecznej energii „Energia 2020”
5.	Oczekiwane rezultaty	Mierzalne rezultaty: ograniczenie strat ciepła na przesyśle – GJ/rok lub w MWh/rok; ograniczenie strat nośnika ciepła (wody) - m ³ /rok; ograniczenie emisji pyłów i gazów do atmosfery (CO ₂ ,CO,NOx, SO ₂ , pyły) - Mg/rok.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	W części dotyczącej miejskiego systemu ciepłowniczego zlokalizowanego na terenie Szczecina - Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.; Stargard Szczeciński: Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp z o.o.w Policach: Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. Police; w Gryfinie: PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	spółki
8.	Szacunkowa wartość	159 mln zł

	przedsięwzięcia	
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2022
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT4 , PI 4.5
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt jest komplementarny z inwestycjami zaplanowanymi do realizacji w ramach PI 4.3. dotyczącymi modernizacji energetycznej budynków na obszarach miejskich, w szczególności dotyczy to ścisłych centrów miast.</p> <p>1. Rozbudowa systemu ciepłowniczego Miasta Szczecina w celu umożliwienia podłączenia modernizowanych budynków do miejskiego systemu ciepłowniczego (priorytet 4.3).</p> <p>Kolejne projekty komplementarne:</p> <p>2. Budowa gazowo-parowego bloku ko generacyjnego dla Elektrowni Pomorzany.</p> <p>3. Zasilanie miasta Szczecina ciepłem z Elektrowni Dolna Odra</p> <p>4. Dostosowanie istniejących aktywów wytwórczych do wymogów Dyrektywy IED.</p> <p>5. Modernizacja składowiska odpadów paleniskowych w Elektrowni Szczecin.</p> <p>6. Magistrala ciepłownicza „Łużycka”.</p> <p>2. W ramach projektu „Magistrala sieci ciepłowniczej „Łużycka” w Gryfinie wykonano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koncepcję przebudowy ciepłociągu, grudzień 2012; - koncepcję przebudowy ulicy Łużyckiej wraz z przebudową infrastruktury, październik 2012; - Działania prowadzące do przyłączenia nowego odbiorcy polegające na złożeniu przez odbiorcę wniosku o przyłączenie do sieci ciepłowniczej, wydaniu warunków i podpisaniu o przyłączenie, wykonanie projektu technicznego i realizację inwestycji.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	61. Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego
2.	Lokalizacja	Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny: gmina Będzino; gmina Miasto Kołobrzeg; Gmina Polanów; gmina Manowo; Gmina Manowo; miasto Białogard; gmina Mielno; gmina Miasto Koszalin; gmina Miasto Koszalin; gmina Bobolice; gmina Ustronie Morskie; Karlino; gmina Tychowo; gmina Świeszyno; gmina Białogard; gmina Białogard; miasto Kołobrzeg.
3.	Opis przedsięwzięcia	Realizacja projektu przewiduje modernizację energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkaniowych mającą na celu wspieranie efektywności energetycznej, promowanie strategii niskoemisyjnych oraz poprawę stanu środowiska przyrodniczego na terenie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Realizacja działań przewidzianych do realizacji przyczyni się do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery, co wpłynie na poprawę stanu środowiska naturalnego na terenie obszaru funkcjonalnego, w tym przede wszystkim na obszarach, na których odnotowano przekroczenia jakości poziomów dopuszczalnych stężeń w powietrzu. Zakładane przedsięwzięcia mają na celu zmniejszenie energochłonności budynków publicznych i mieszkalnych oraz rozwój sieci ciepłowniczych. W ramach przedsięwzięcia zakłada się m.in: modernizację energetyczną budynków mieszkalnych i użytku publicznego (poprzez: przebudowie systemów grzewczych, w tym modernizacji kotłowni z systemów używających paliw

		stałych na systemy ekologiczne, podłączenie modernizowanych budynków do miejskiego systemu ciepłowniczego, ocieplanie budynków, wymianę okien i systemów oświetlenia na energooszczędne, przebudowie wentylacji i klimatyzacji), budowę systemów fotowoltaicznych, wykorzystanie energii wiatru do wytworzenia energii elektrycznej oraz promowanie działań ograniczających niską emisję. Powyższe elementy mają zostać zrealizowane poprzez wdrożenie projektów: 1. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej (gmina Będzino); 2. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i obiektów mieszkaniowych (Miasto Kołobrzeg); 3. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz modernizacja budynków i kotłowni wspólnoty mieszkaniowej z paliwa stałego na ekologiczne (gmina i miasto Polanów); 4. Budowa systemów fotowoltaicznych na budynkach użyteczności publicznej Gminy Manowo; 5. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Manowo; 6. Kompleksowy program termomodernizacji budynków na terenie miasta Białogard; 7. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej na terenie Gminy Mielno; 8. Modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych wraz z modernizacją systemu zaopatrzenia w ciepło oraz rozbudowa i przebudowa systemu ciepłowniczego miasta Koszalina w celu podłączenia modernizowanych budynków do miejskiego systemu ciepłowniczego; 9. Termomodernizacja, hydroizolacja oraz pozostałe prace remontowo-modernizacyjne w budynkach użyteczności publicznej (miasto Koszalin); 10. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (gmina Bobolice); 11. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (gmina Ustronie Morskie); 12. Budowa systemu fotowoltaicznego naziemnego w miejscowości Karwin oraz termomodernizacja i budowa systemów fotowoltaicznych na budynkach użyteczności publicznej Gminy Karlino; 13. Poprawa efektywności energetycznej i ekologicznej eksploatacji budynków użyteczności publicznej w Tychowie; 14. Przeprowadzenie termomodernizacji budynków użyteczności publicznej mieszczących się na terenie Gminy Świeszyno; 15. Kompleksowa termomodernizacja budynku mieszkalnego wielorodzinnego w m. Sińce, gmina Białogard; 16. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Białogard; 17. Budowa i modernizacja sieci ciepłych na terenie miasta Kołobrzeg.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Europa 2020; Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Kołobrzeg; Strategia poszczególnych gmin KKBOF;
5.	Oczekiwane rezultaty	Wdrożenie kompleksowego rozwiązania efektywności energetycznej budynków. Wskaźnik rezultatu: szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych. Wskaźniki produktu: kubatura zmodernizowanych energetycznie budynków, liczba przedsiębiorstw, które w wyniku wsparcia poprawiły efektywność energetyczną.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	1 - Urząd Gminy Będzino; 2 - Urząd Gminy i Miasta Kołobrzeg, Kołobrzaska Spółdzielnia Mieszkaniowa; 3 - Urząd Gminy Polanów; 4 - Urząd Gminy Manowo; 5 - Urząd Gminy Manowo; 6 - Urząd Miasta Białogard, wspólnoty mieszkaniowe; 7 - Urząd Gminy w Mielnie; 8 - Miejska Energetyka Ciepła Sp. z o.o. w Koszalinie w części dotyczącej budowy sieci, przyłączy i węzłów ciepłych; 9 - Urząd Gminy i Miasta Koszalin; 10 - Urząd Gminy Bobolice; 11 - Urząd Gminy Ustronie Morskie; 12 - Urząd Gminy Karlino; 13 - Urząd Gminy Tychowo; 14 - Urząd Gminy Świeszyno; 15 - Urząd Gminy Białogard; 16 - Urząd Gminy Białogard; 17 - Miejska Energetyka Ciepła w Kołobrzegu Sp. z o. o.
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST, jednostki organizacyjne JST, spółki
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	339 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014-2020; RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	1 - 2016; 2 - 2014; 3 - 2015; 4 - 2015; 5 - 2016; 6 - 2016; 7 - 2015; 8 - 2014; 9 - 2014; 10 - 2015; 11 - 2014; 12 - 2014; 13 - 2014; 14 - 2014; 15 - 2014; 16 - 2014; 17 - 2014;

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	1 -2020; 2 - 2015; 3 -2020; 4 -2016; 5 -2017; 6 -2020; 7 -2018; 8 -2022; 9 -2020; 10 -2016; 11-2020; 12 -2016; 13 -2015; 14 - 2020; 15 -2020; 16 -2020; 17 -2020;
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4.3
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Realizacja wymienionych projektów przyczyni się do wspierania efektywności energetycznej, promowanie strategii niskoemisyjnych oraz poprawę stanu środowiska przyrodniczego na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, a w konsekwencji znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery, co wpłynie na poprawę stanu środowiska naturalnego na terenie obszaru funkcjonalnego. Dlatego też konieczna jest realizacja wszystkich projektów, aby w rezultacie osiągnąć wskazany cel projektu głównego.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	62. Budowa, modernizacja lub odbudowa 575 km wałów przeciwpowodziowych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	Zmiany klimatyczne jakie obserwujemy w ostatnich latach, ujawniające się przede wszystkim poprzez częste występowanie zjawisk ekstremalnych, wymagają podjęcia działań prowadzących do osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa powodziowego dla terenów trwale zagospodarowanych i wykorzystywanych gospodarczo. Tereny położone w pobliżu cieków i zbiorników są najbardziej narażone na występowanie powodzi, jednocześnie są to tereny najbardziej atrakcyjne inwestycyjnie. Dodatkowo planuje się przywrócenie zdolności retencyjnych Międzyodrza jako naturalnych terenów zalewowych, co znacząco wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa powodziowego Doliny Dolnej Odry. Modernizacja i odbudowa wałów przeciwpowodziowych zwiększy poziom bezpieczeństwa powodziowego, a poprzez to zwiększony zostanie potencjał dla rozwoju gospodarczego Województwa Zachodniopomorskiego. Ponadto przeprowadzenie modernizacji wałów przeciwpowodziowych w latach 2014-2020 pozwoli na przystosowanie ich do wykorzystania jako ciągi komunikacyjne, ścieżki rowerowe itp.
4.	Dokumenty strategiczne	Wieloletni Program Inwestycyjnych Zachodniopomorskiego Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych na lata 2008-2030, MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry a w następstwie Plany Gospodarowania Wodami w dorzeczu Odry na lata 2016-2021, Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego
5.	Oczekiwane rezultaty	Zakłada się zmodernizowanie 575 km wałów przeciwpowodziowych, które doprowadzi do podniesienia poziomu bezpieczeństwa powodziowego ponad 50 tys. ha obszaru Województwa Zachodniopomorskiego położonych w pobliżu rzek i zbiorników wodnych (roboty umocnieniowe oraz stworzenie warunków dla umożliwienia komunikacji po wale zgodnie z uchwałą w dniu 4 kwietnia 2014 roku nowelizacją ustawy Prawo Wodne).
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie - Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samorządowa Jednostka Budżetowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	651 mln zł

9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2021
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 5, PI 5.2
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Zadanie jest zgodne z założeniami wyrażonymi w mapach zagrożenia powodziowego i mapach ryzyka powodziowego, zatem realizowana jest Ramowa Dyrektywa Powodziowa. Komplementarność przestrzenna realizacji przedmiotowego projektu uzyskana zostanie poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów do planów miejscowego zagospodarowania przestrzennego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego tak by uwzględnione były wymagania Ramowej Dyrektywy Powodziowej.