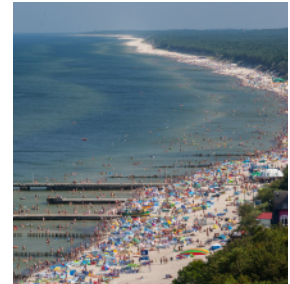




ZARZĄD WOJEWÓDZTWA  
ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Pomorze  
Zachodnie



## Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego



Szczecin, wrzesień 2014 r.

**Spis treści:**

<b>1. Uwarunkowania formalne i przebieg przygotowania kontraktu terytorialnego.....</b>	<b>4</b>
1.1. Podstawy formalne i zakres stanowiska .....	4
1.2. Dotychczasowy przebieg prac nad kontraktem terytorialnym województwa zachodniopomorskiego .....	5
<b>2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym województwa zachodniopomorskiego ....</b>	<b>6</b>
<b>3. Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego .....</b>	<b>22</b>
3.1. Koszty realizacji i źródła finansowania przedsięwzięć .....	22
3.2. Przedsięwzięcia do kontraktu terytorialnego - ujęcie przestrzenne .....	27
<b>4. Skrócone opisy przedsięwzięć.....</b>	<b>44</b>

## Wykaz skrótów:

B+R – badania i rozwój  
BGK – Bank Gospodarstwa Krajowego  
BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego  
CEF (Connecting Europe Facility) – instrument „Łącząc Europę”, ustanowiony przez Komisję Europejską  
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-KołobrzESCO-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  
PAliIZ – 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*  
ZMPiŚ 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 stanowiska województwa zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego modyfikowano regionalne podejście do niego, zakres i przedmiot uwzględnianych w nim przedsięwzięć. W celu optymalizacji procesu wypracowane zostały zasady formułowania propozycji przedsięwzięć, jak również przeprowadzono ich gruntowne analizy oraz przeprowadzono prace konsultacji społecznych Projektu stanowiska. 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 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 tworzonego 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 propozycję 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 75 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 służyć 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 SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrost .**
- 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 rozwiązywaniu 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 - Świeta 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 znajdą 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 równie 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. Z kolei modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica RP (kierunek Berlin) uzasadniona jest krajową i regionalną racją stanu polegającą na utrzymaniu drożności ważnego międzynarodowego korytarza transportowego dla komunikacji kolejowej pomiędzy Polską oraz państwami bałtyckimi a Niemcami. Regionalna perspektywa ujęcia tego przedsięwzięcia wpisuje się w przesądzenia dokonywane na poziomie krajowym i międzynarodowym, zaś koordynacja obu wymiarów stanowi właściwe wdrożenie idei kontraktu terytorialnego.

### 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 wzrośnie 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 – Kołobrzeszko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

Utrzymanie potencjału rozwojowego regionu w dziedzinie gospodarki morskiej z jej strategicznym znaczeniem dla polskiej gospodarki wymaga wzmocnienia infrastruktury badawczo – rozwojowej na rzecz tego sektora. W związku z tym sformułowany został projekt budowa statku dalekomorskiego Wielozadaniowej Jednostki Badawczej. Renomowany skład uczestników konsorcjum firmującego to przedsięwzięcie stanowi rękojmię jego merytorycznego i ekonomicznego uzasadnienia. Zarazem projekt nawiązuje do logiki i przedmiotu działań zawierających się w niniejszej koncepcji Kontraktu Terytorialnego w celu 2. Rozwój SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrost Rozwój SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrost (obszar: Wsparcie innowacji i przedsiębiorczości).

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 droga 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 żeglugową, 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 proponowanych do realizacji zadań na Odrze granicznej i Odrze dolnej planuje się prace modernizacyjne w celu zapewnienia zimowego lodołamania, remont i modernizację zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej, budowę infrastruktury postojowo-cumowniczej oraz wykonanie nowego oznakowanie szlaku żeglownego. Działania będą prowadzone na wodach administrowanych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w tym m.in. na odcinku Odry granicznej w granicach woj. zachodniopomorskiego. 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 SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrostu**

Szczeciński Obszar Metropolitalny i w mniejszym stopniu Koszalińsko – KołobrzESCO – 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 konkrekcji 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, a także przygotowanie terenów inwestycyjnych oraz wsparcie innowacyjności przedsiębiorstw na obszarze KKBOF. W następstwie realizacji tych przedsięwzięć realne wsparcie uzyskują projekty i podmioty o największym potencjale, wykazujące się zdolnością do współpracy i koncentrujące potencjał rozwojowy, który daje rękojmię uzyskania najlepszych efektów ekonomicznych i realny wpływ na wzmocnienie gospodarcze regionu i kraju. 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 Agendą 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 rejestrami 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 wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu

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 regonie 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 celom służyć będzie proces budowy i przebudowy torowisk na terenie Szczecina oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego i autobusowego. Ściśle 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 wzmocnienia 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 oddziaływującymi 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. Niewystarczający dostęp do wysokiej jakości opieki zdrowotnej w województwie zachodniopomorskim powoduje konieczność wzmocnienia infrastruktury szpitali specjalistycznych o znaczeniu regionalnym.

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 „Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje 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 przedsięwzięć ukierunkowanych na potrzeby osób starszych oraz przewlekle chorych: „Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie” i „Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych – zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekle Chorych” nie tylko poprawi dostępność do usług opieki długoterminowej, ale poprzez lokalizację w różnych częściach 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 umożliwia 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 regionalnych, położonych najbliżej miejsca zamieszkania, gwarantujących największą dostępność do świadczeń zdrowotnych ("Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno -urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatori wraz z wyposażeniem", „Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem” ), jak i ponadregionalnych stanowiących zaplecze w wysokospecjalistycznych dziedzinach medycznych realizowanych przez Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie. Ponadto, w województwie działają szpitale, które realizują zakres świadczeń właściwy dla placówek ponadregionalnych, znacznie przekraczających koszyk świadczeń przeciętnego szpitala ogólnego. Jednym z nich jest Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony, który realizuje m.in. procedury transplantacji, a który poprzez rozbudowę i wyposażenie dedykowanej temu infrastruktury może zwiększyć dostępność tego rodzaju wyspecjalizowanych usług nie tylko dla mieszkańców regionu. W województwie w szpitalach wojewódzkich w Szczecinie i Koszalinie funkcjonują również oddziały chorób zakaźnych, 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.

Specyfika regionu uwarunkowana jego położeniem, i konieczność zabezpieczenia usług medycznych w zakresie ratownictwa medycznego wymaga działań w zakresie poprawy infrastruktury funkcjonujących filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego poprzez modernizację budynków, a także zakup ambulansów, jak również rozwoju pozostałych elementów systemu ratownictwa medycznego – utworzenia Centrum Urazowego którego w województwie zachodniopomorskim nadal nie ma, oraz dalszego wzmocnienia infrastruktury wykorzystywanej przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe poprzez budowę dwóch lądowisk dla śmigłowców (Szczecin, Kołobrzeg).

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.

### 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 przezwyciężono 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. Placówka ta spełnia rolę kulturotwórczą w najbardziej bezpośredni sposób realizując inscenizacje kanonu rodzimej i światowej literatury, których odbiorcami są mieszkańcy całego województwa. Teatr Polski jest dla regionu centralnym ośrodkiem tworzenia i rozprzestrzeniania potencjału kulturowego opierającego się na tworzeniu sztuki i żywym kontakcie artystów z szerokim gronem odbiorców, co ma ogromne znaczenie wobec doskwierającego deficytu placówek kultury i zespołów wysokiej jakości. Jednocześnie Teatr jest kluczowym ogniwem realizowanej przez samorząd Pomorza Zachodniego polityki wsparcia kultury i włączenia jej w proces rozwoju społecznego. Będzie to możliwe także dzięki temu, że proces modernizacji siedziby Teatru Polskiego pozwoli instytucji na prowadzenie działań usługowych i wspierających w stosunku do innych placówek kulturalnych. Podobną rangę społeczność regionu przypisuje inicjatywie polegającej na utworzeniu Centrum Nauki w Szczecinie 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 przezwyciężenie 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. Dopełnienie tego podejścia do rozwoju społecznego regionu stanowić powinna realizacja przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie i modernizacji Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu. Wspieranie społecznej funkcji sportu będzie efektywne i pełne przez stworzenie w regionie optymalnych warunków dla jego uprawiania i szkolenia z ukierunkowaniem na dziedzinę, w których region i Polska odnoszą liczne sukcesy na najpoważniejszych imprezach światowych. Przystosowany do standardów współczesnego sportu i rekreacji Ośrodek będzie jedynym tego rodzaju obiektem w północno – zachodniej części kraju.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na uzyskanie ważnych celów społecznych, a przy tym na dalej idącą komercjalizację i rozszerzenie zakresu świadczonych usług.

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 rencie położenia regionu. Przykładem tego jest rozwój energetyki wiatrowej wykorzystujący jedno 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 przewyżczające 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 barier 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. Istotną 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 – Kołobrzeczko – 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 – Kołobrzeczko – 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 nadrzeczными 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 75 przedsięwzięć uporządkowanych 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.

#### **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”), budżetu państwa („K – poza UE”) lub RPO WZ 2014 – 2020 („R”).

Podkreślić należy, że ujęcie danego projektu w Stanowisku do kontraktu terytorialnego ze wskazaniem jako źródła finansowania poziomu regionalnego nie jest równoznaczne z zapewnieniem finansowania ze środków RPO WZ 2014 – 2020. Ostateczne przesądzenia dotyczące możliwości finansowania wszelkich projektów z RPO WZ 2014 – 2020 zapadną po zaakceptowaniu Programu przez Komisję Europejską oraz potwierdzeniu, że projekt spełnia odpowiednie kryteria ustanowione przez Komitet monitorujący RPO WZ 2014 – 2020.

L.p.	Nazwa przedsięwzięcia / celu / obszaru	koszt (mln zł)	PI	finansowanie: Kraj/Region
<b>Cel 1: Poprawa zewnętrznej dostępności województwa</b>		<b>31 061</b>		
<b>Obszar: budowa i modernizacja dróg kołowych</b>		<b>19 082</b>		
1	Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia	2 392	7i	K
2	Budowa drogi krajowej nr 6 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa	5 239	7i	K
3	Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza	3 947	7i	K
4	Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka	2 525	7i	K
5	Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin	780	7b	K
6	Budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6	4 200	7i/7a	K
<b>Obszar: budowa i modernizacja dróg kolejowych</b>		<b>7 700</b>		
7	Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż – Poznań	3 000	7iii	K
8	Modernizacja linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński na terenie województwa zachodniopomorskiego	2 500	7iii	K
9	Modernizacja linii kolejowej nr 273 odc. Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą	1 600	7iii	K
10	Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg mającej istotne znaczenie dla rozwoju i dostępności komunikacyjnej Pomorza Środkowego	300	7iii	K
11	Modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica RP (kierunek Berlin)	300	7iii	K
<b>Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej</b>		<b>3 872</b>		
12	Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m	1 385	7ii	K
13	Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście	844	7ii	K
14	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu	923	7ii	K
15	Rozbudowa portu w Policach	258	7ii	K
16	Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego	6	7ii	K
17	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu	154	7ii	K
18	Modernizacja portu w Darłowie	43	7ii	K
19	Przebudowa wejścia do Portu w Darłowie	220	7ii	K

20	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	40	7ii	K
	<b>Obszar: infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna)</b>	<b>407</b>		
21	Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	20	7ii	K
22	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej – odcinek zachodniopomorski	387	7ii	K
	<b>Cel 2: Rozwój SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrostu</b>	<b>6 617</b>		
	<b>Obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości</b>	<b>1 091</b>		
23	Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki BioAT	260	1a	K
24	Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej	290	1a	K
25	Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim	65	3a	R
26	Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe w Szczecinie	35	3a	R
27	Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw	28	1b	K/R
28	Budowa statku dalekomorskiego, wielozadaniowej jednostki badawczej (demonstrator technologii morskich)	348	1b	K
29	Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych na obszarze KKBOF	66	3a	R
	<b>Obszar: społeczeństwo informacyjne</b>	<b>1 078</b>		
30	Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	49	2c	K
31	Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego	50	2c	K
32	Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)	979	2a	K
	<b>Obszar: poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu</b>	<b>1 819</b>		
33	Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego	550	7iii	K
34	Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich	650	7b	R
35	Likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic: Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna	239	7b	K
36	Modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica woj. - Szczecinek - Runowo Pomorskie	380	7iii/7d	K/R
	<b>Obszar: infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego</b>	<b>2 428</b>		

37	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351	664	7iii	K
38	Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego	350	4v	K
39	Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3	509	7b	K
40	Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM	325	4v/4e	K/R
41	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II	250	4v	K
42	Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie	145	4v/4e	K/R
43	Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa	185	7b	K
	<b>Obszar: infrastruktura komunikacyjna Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego</b>	<b>201</b>		
44	Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF	133	4v/4e	K/R
45	Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg	68	7d	R
	<b>Cel 3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców</b>	<b>868</b>		
	<b>Obszar: ochrona zdrowia</b>	<b>537</b>		
46	Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” w Szczecinie	20	9a	R
47	Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych - zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekłe Chorych	6	9a	R
48	Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie	20	9a	R
49	Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie	20	9a	R
50	Przebudowa z rozbudową Oddziału Obserwacyjno - Zakaźnego z Pododdziałem Hepatologii, Izbą Przyjęć, Poradnią Hepatologiczną i Poradnią Chorób Zakaźnych dla Dzieci i Dorosłych Szpitala Wojewódzkiego im. M. Kopernika w Koszalinie	20	9a	R
51	Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie	66	9a	R
52	Budowa i modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie	34	-	K - poza UE

53	Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie	5	9a	K
54	Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Regionalnym Szpitalu w Kołobrzegu	5	9a	K
55	Zakup 74 specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem w sprzęt i aparaturę medyczną na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie	37	-	K - poza UE
56	Przebudowa, rozbudowa i modernizacja kompleksu Szpitala Zdunowo, celem utworzenia nowego Centrum Urazowego, dostosowanego do standardów wymaganych przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej	120	9a	K
57	Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem	23	9a	R
58	Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem	28	9a	R
59	Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem	35	9a	R
60	Obiekt SPSK 1 PUM przy ul. Broniewskiego w Szczecinie (termomodernizacja i remont kliniki psychiatrii)	10	9a	K
61	Obiekt SPSK 1 PUM w Policach (termomodernizacja, modernizacja bloku operacyjnego)	14	9a	K
62	Rozwój bazy uzdrowskiej w województwie zachodniopomorskim	75	8b/9a	R
<b>Obszar: kultura-edukacja-sport</b>		<b>331</b>		
63	Rozbudowa Teatru Polskiego	65	6c	K
64	Centrum Nauki w Szczecinie	95	10a	K/R
65	Tworzenie „Małych Nautilusów”	42	10a	R
66	Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim	90	-	K - poza UE
67	Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu	39	-	K - poza UE
<b>Cel 4: Zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów</b>		<b>3 734</b>		
<b>Obszar: energetyka</b>		<b>1 985</b>		
68	Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE	906	4i	K

69	Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii	333	4i	K
70	Budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany o mocy od 200 MWe do 270 MWe	746	4vi	K
	<b>Obszar: gospodarka odpadami</b>	<b>403</b>		
71	Zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie	403	6i	K
	<b>Obszar: poprawa efektywności energetycznej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego</b>	<b>695</b>		
72	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM	197	4iii/4c	K/R
73	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych na terenie SOM	159	4v	K
74	Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego	339	4iii/4c	K/R
	<b>Obszar: środowisko</b>	<b>651</b>		
75	Budowa, modernizacja lub odbudowa 575 km wałów przeciwpowodziowych na terenie województwa zachodniopomorskiego. Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych	651	5ii	K

### 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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6



### 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
- Modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica RP (kierunek Berlin)



### Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej

- Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m
- Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście
- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu
- Rozbudowa portu w Policach
- Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego
- Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu
- Modernizacja portu w Darłowie
- Przebudowa wejścia do Portu w Darłowie
- Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo



Legenda:

Cel 1: Poprawa zewnętrznej dostępności województwa

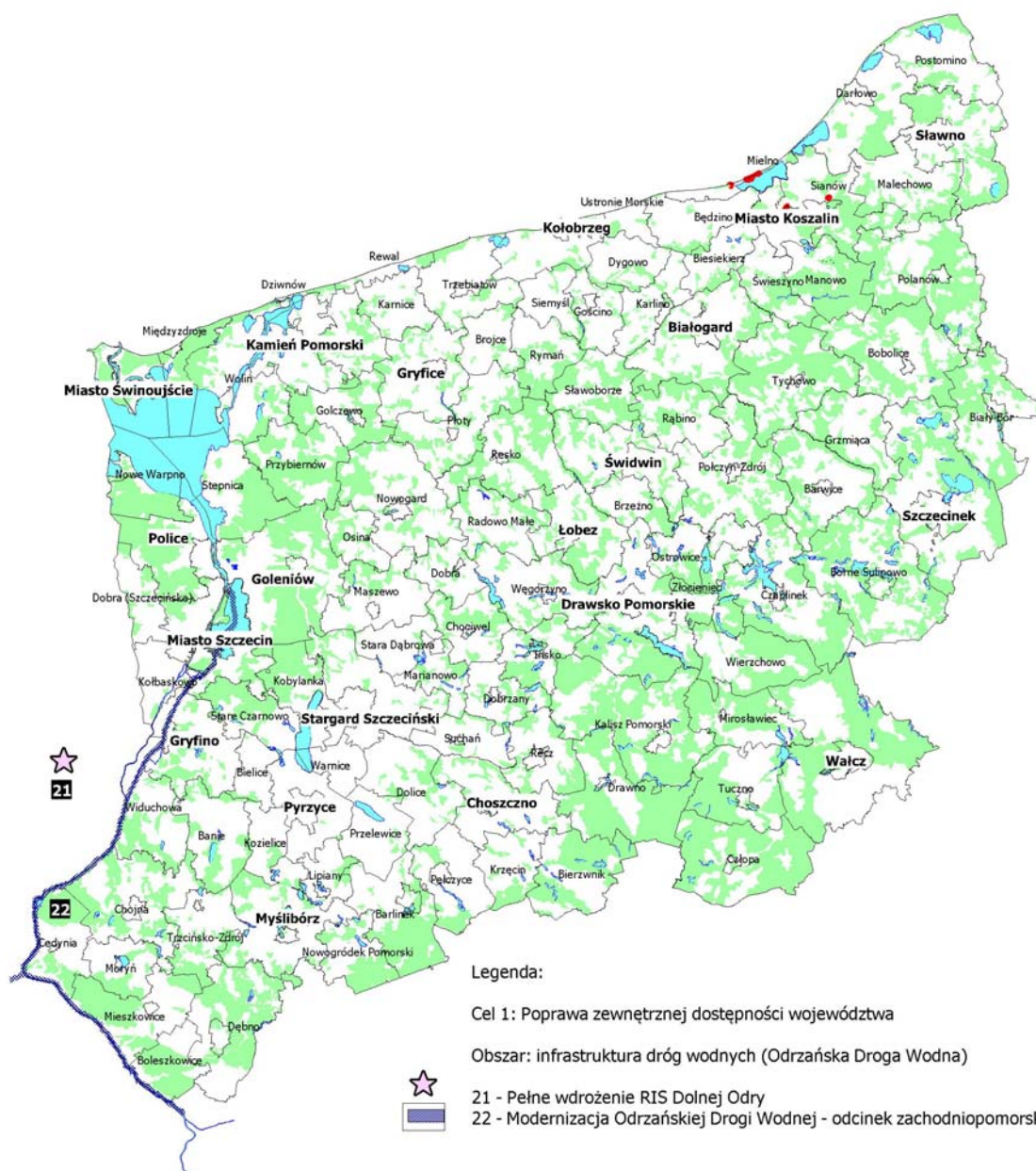
Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej



- 12 - Pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście do 12,5m
- 13 - Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście
- 14 - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu
- 15 - Rozbudowa portu w Policach
- 16 - Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego
- 17 - Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu
- 18 - Modernizacja portu w Darłowie
- 19 - Przebudowa wejścia do Portu w Darłowie
- 20 - Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo

Obszar: infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna)

- Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry
- Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej - odcinek zachodniopomorski

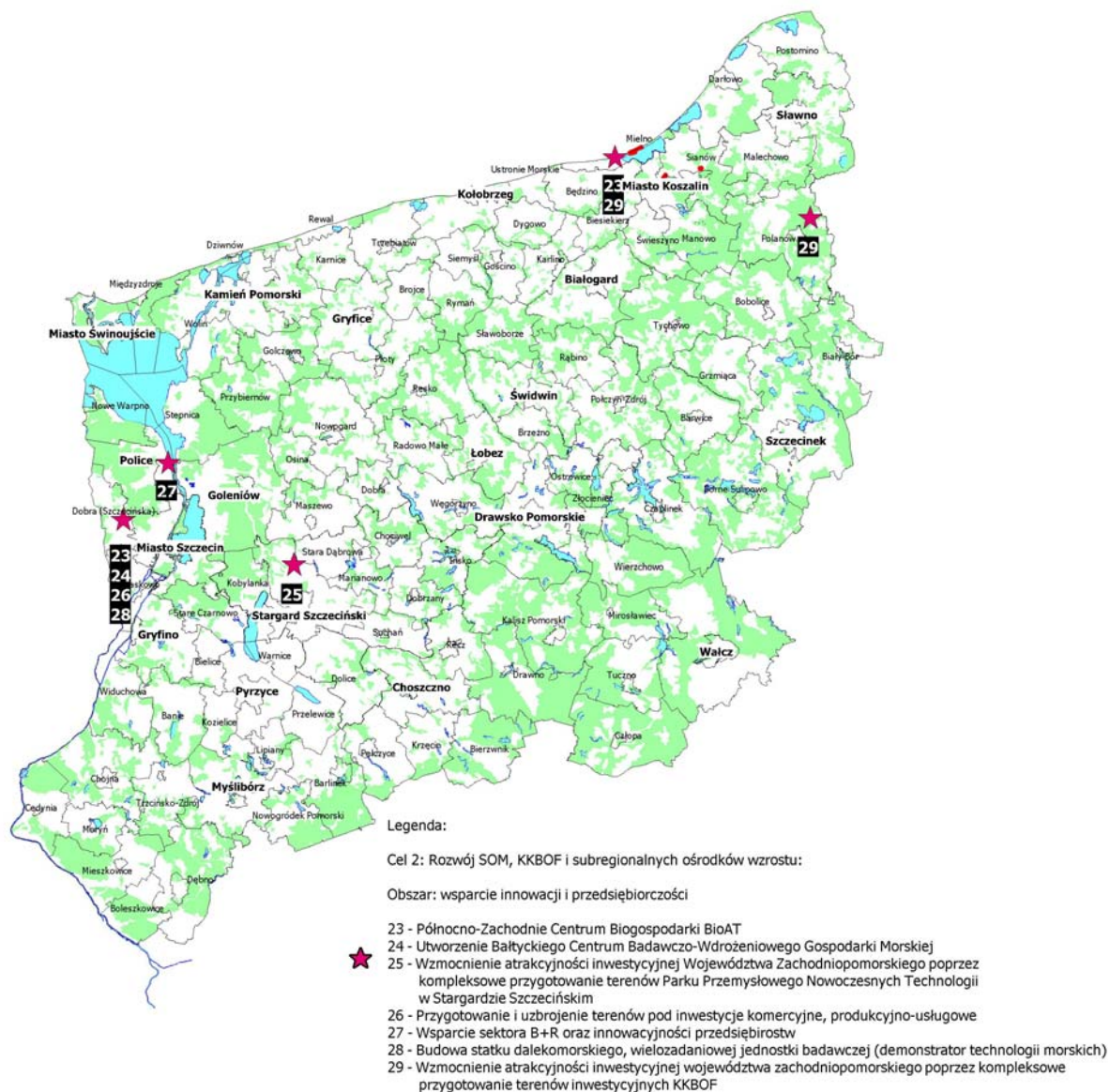


## Cel 2: Rozwój SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrostu

### Obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości

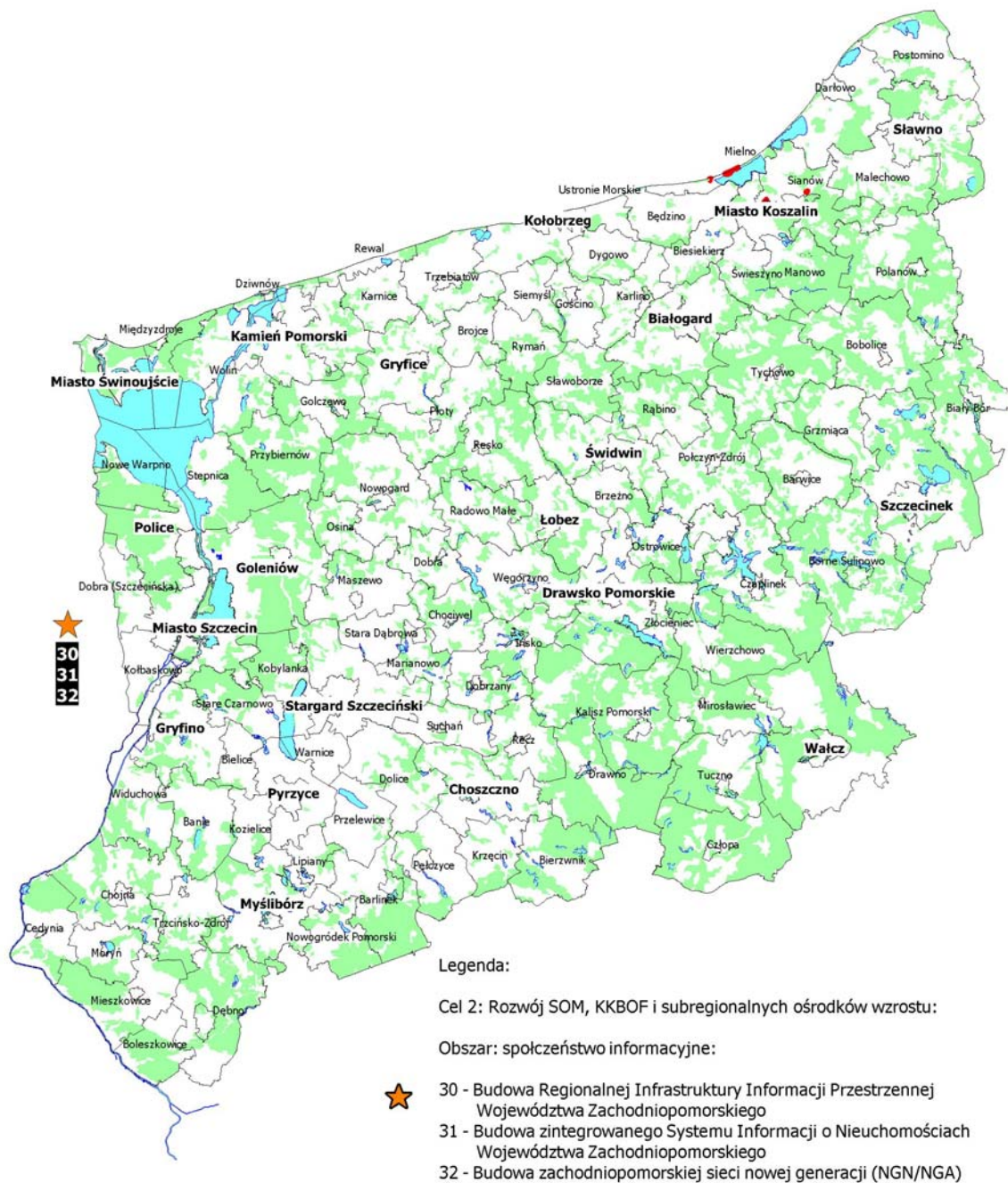
- Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki BioAT
- Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej
- Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie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

- Budowa statku dalekomorskiego, wielozadaniowej jednostki badawczej (demonstrator technologii morskich)
- Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych KKBOF



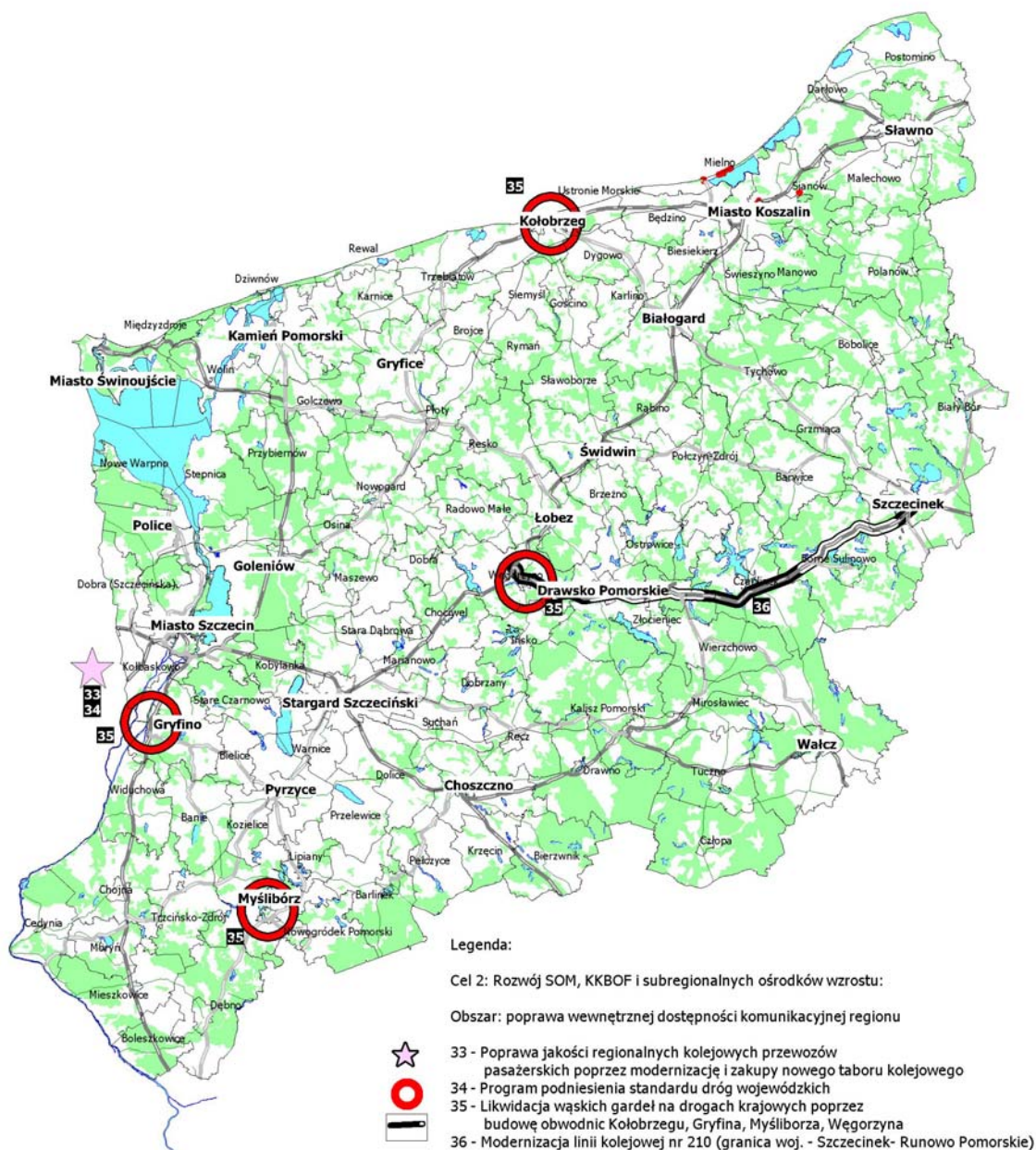
### Obszar: społeczeństwo informacyjne

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



Obszar: poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu

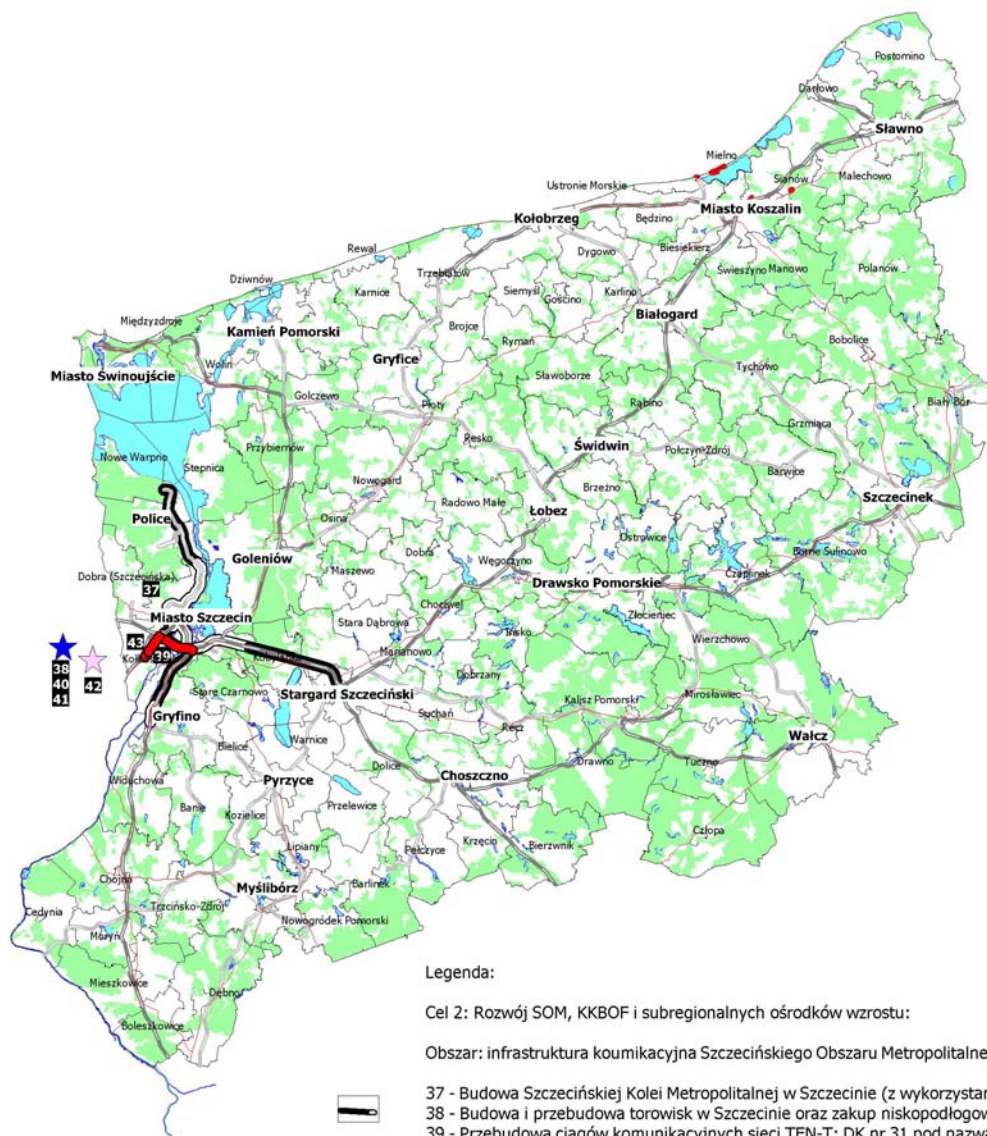
- Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego
- Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich
- Likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna
- Modernizacja 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
- Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie








- Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa



Legenda:

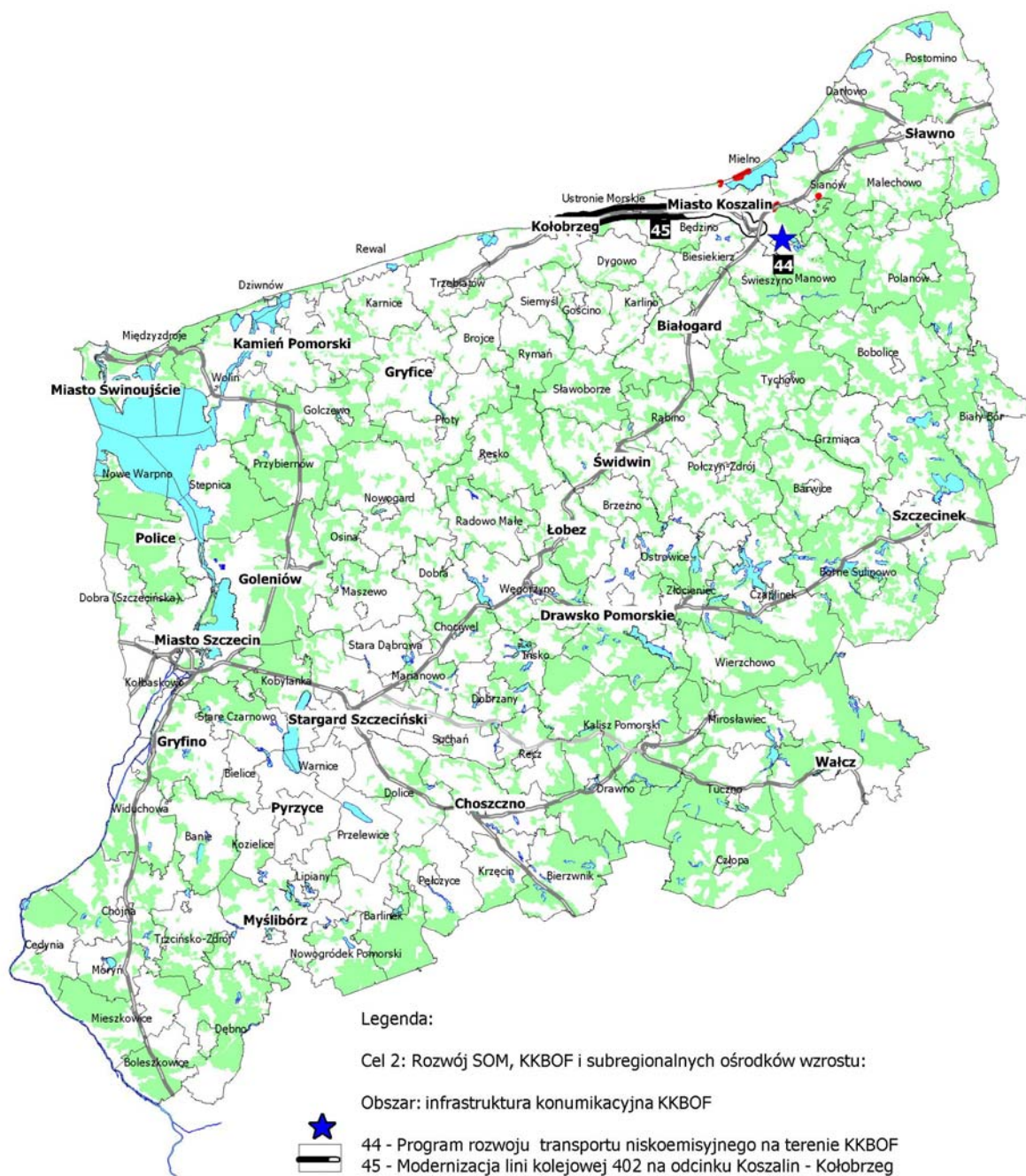
Cel 2: Rozwój SOM, KKBOF i subregionalnych ośrodków wzrostu:

Obszar: infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

-  37 - Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie (z wykorzystaniem linii nr 406, 273, 351)
-  38 - Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego
-  39 - Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3
-  40 - Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM
-  41 - Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II
-  42 - Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łąčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie
-  43 - Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa

Obszar: infrastruktura komunikacyjna Koszalińsko-Kołobrzieszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego

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

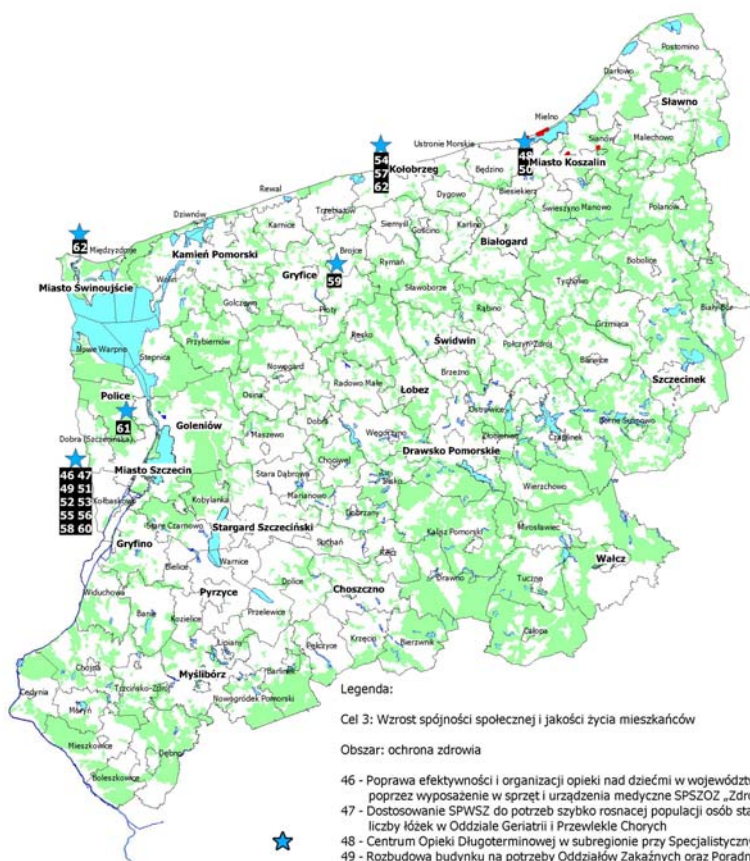


### Cel 3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców

#### Obszar: ochrona zdrowia

- Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPZOZ „Zdroje” w Szczecinie
- Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych - zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekłe Chorych
- Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie
- Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie

- Przebudowa z rozbudową Oddziału Obserwacyjno - Zakaźnego z Pododdziałem Hepatologii, Izbą Przyjęć, Poradnią Hepatologiczną i Poradnią Chorób Zakaźnych dla Dzieci i Dorosłych Szpitala Wojewódzkiego im. M.Kopernika w Koszalinie
- Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie
- Budowa i modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie
- Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie
- Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Regionalnym Szpitalu w Kołobrzegu
- Zakup 74 specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem w sprzęt i aparaturę medyczną na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie
- Przebudowa, rozbudowa i modernizacja kompleksu Szpitala Zdunowo, celem utworzenia nowego Centrum Urazowego, dostosowanego do standardów wymaganych przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej
- Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem
- Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem
- Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem
- Obiekt SPSK 1 PUM przy ul. Broniewskiego w Szczecinie (termomodernizacja i remont kliniki psychiatrii)
- Obiekt SPSK 1 PUM w Policach (termomodernizacja, modernizacja bloku operacyjnego)
- Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim



**Legenda:**

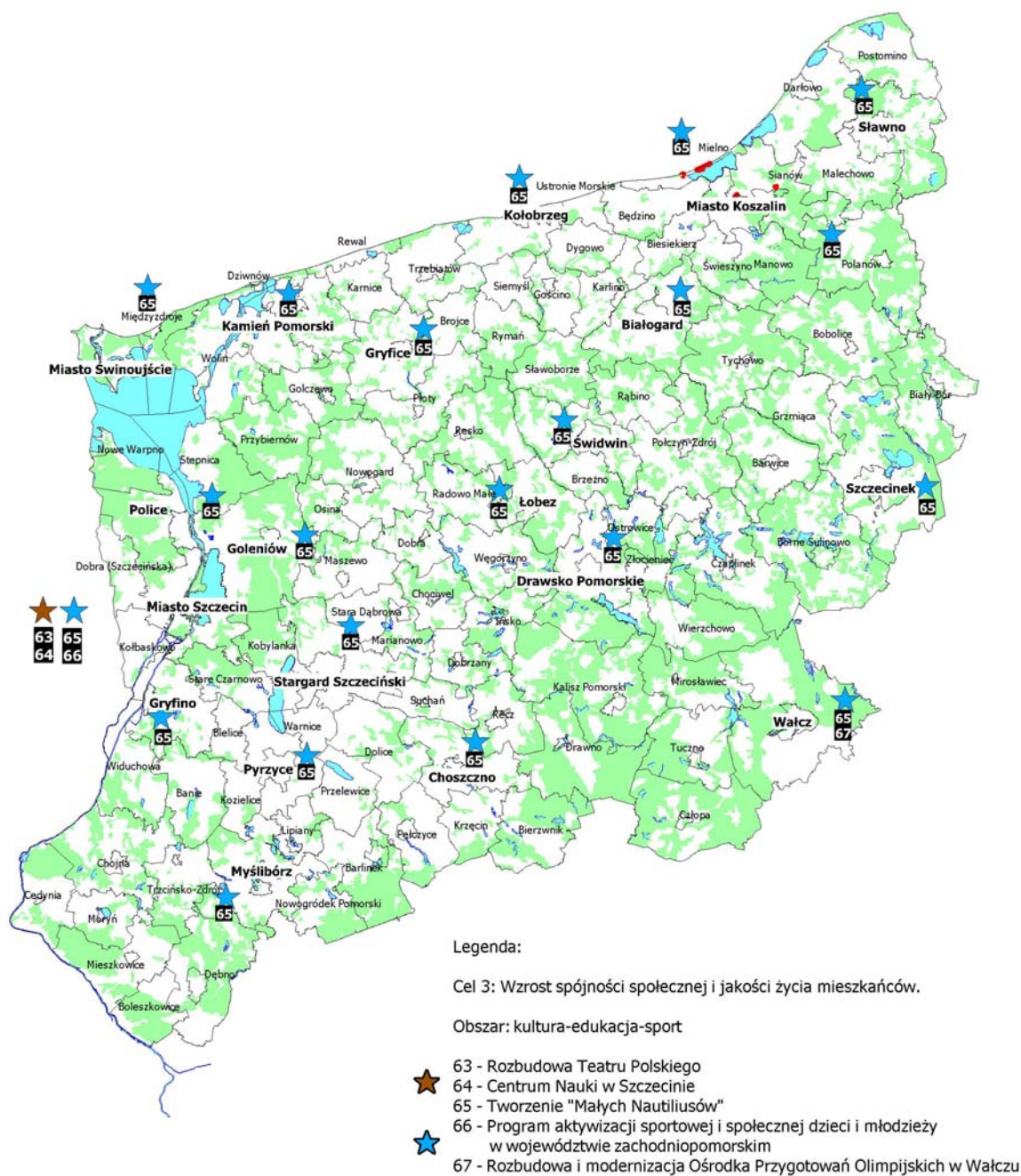
Cel 3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców

Obszar: ochrona zdrowia

- 46 - Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Źdroje” w Szczecinie
- 47 - Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych - zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekłe Chorych
- 48 - Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie
- 49 - Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie
- 50 - Przebudowa z rozbudową Oddziału Obserwacyjno - Zakaźnego z Pododdziałem Hepatologii, Izłą Przyjęć, Poradnią Hepatologiczną i Poradnią Chorób Zakaźnych dla Dzieci i Dorosłych Szpitala Wojewódzkiego im. M. Kopernika w Koszalinie
- 51 - Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie
- 52 - Budowa i modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie
- 53 - Budowa ładowiska dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie
- 54 - Budowa ładowiska dla śmigłowców przy Regionalnym Szpitalu w Kolobrzegu
- 55 - Zakup 74 specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem w sprzęt i aparaturę medyczną na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie
- 56 - Przebudowa, rozbudowa i modernizacja kompleksu Szpitala Zdunowo, celem utworzenia nowego Centrum Urazowego, dostosowanego do standardów wymaganych przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej
- 57 - Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kolobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem
- 58 - Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadcisnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem
- 59 - Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZOOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem
- 60 - Obiekt SPSK 1 PUM przy ul. Broniewskiego w Szczecinie (termomodernizacja i remont kliniki psychiatrii)
- 61 - Obiekt SPSK 1 PUM w Policach (termomodernizacja, modernizacja bloku operacyjnego)
- 62 - Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim

**Obszar: kultura-edukacja-sport**

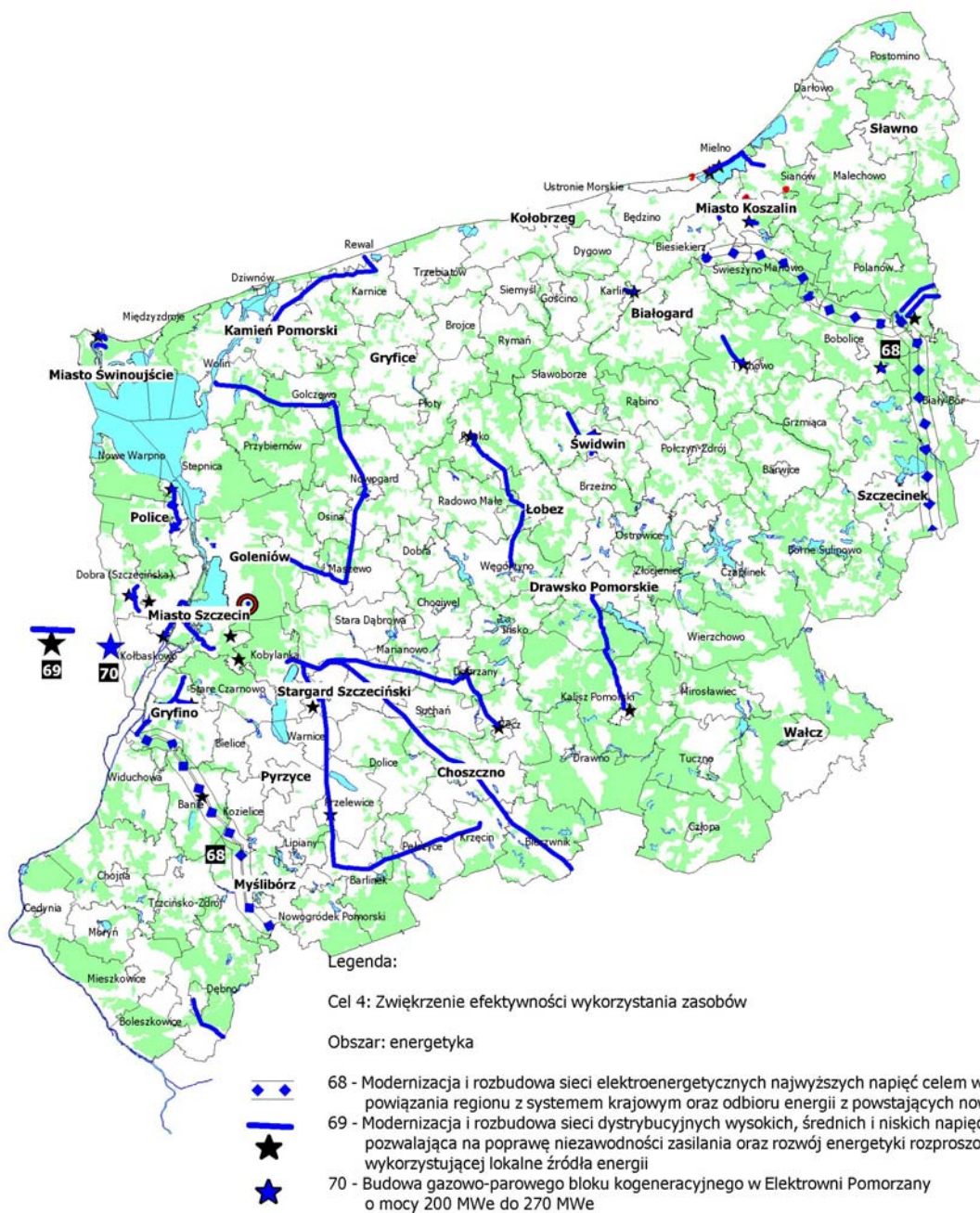
- Rozbudowa Teatru Polskiego
- Centrum Nauki w Szczecinie
- Tworzenie „Małych Nautilusów”
- Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim
- Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu



#### Cel 4: Zwiększenie efektywności wykorzystania 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: gospodarka odpadami

- Zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie



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	<b>1. Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia<sup>1</sup></b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>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 Środkoeuropejskiego 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.</p>
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

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

		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 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 cząstkowych 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 - Rzęśnia: 779,1 mln zł <b>Razem: 2 392,4 mln zł</b>
9.	Proponowane źródła finansowania	POLiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Świnoujście - Troszyn: 2019 Obwodnica Brzozowa: 2016 Odcinek Brzozowo - Rurka, Rurka - Rzęśnia: 2017
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Odcinek Świnoujście - Troszyn: 2021 Obwodnica Brzozowa: 2017 Odcinek Brzozowo - Rurka, Rurka - Rzęśnia: 2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7i
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

	<p>usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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).</p>
--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>2. Budowa drogi krajowej nr 6 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Planowana droga ekspresowa S6, poprowadzona zostanie równolegle 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).
<b>4.</b>	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.
<b>5.</b>	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
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	GDDKiA
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	jednostka organizacyjna Skarbu Państwa

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Odcinek Goleniów - Koszalin: 3 313mln zł. Obwodnica Koszalina i Sianowa: 765,5 mln zł. Odcinek Sianów - Słupsk: 1 160,4 mln zł. <b>Razem: 5 238,9,7 mln zł.</b>
9.	Proponowane źródła finansowania	POLIŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Odcinek Goleniów - Koszalin: 2016 Obwodnica Koszalina i Sianowa: 2015 Odcinek Sianów - Słupsk: 2019
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 7i
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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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 a priorytetowego	<b>3. Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	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. <b>Odcinek Szczecin - Piła:</b> Dostępność drogi będzie zapewniona poprzez

		<p>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.</p> <p><b>Obwodnica Wałcza:</b> 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 17,8 km stanowiącego obwodnicę miasta Wałcz, budowę 4 węzłów drogowych w ciągu drogi S-10: "Wałcz Zachód", "Wałcz Północ", "Wałcz Wschód", "Witankowo", 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 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.</p> <p>„Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zdunowo w ciągu S – 10” - w chwili obecnej zrealizowany został wyłącznie <b>I etap</b> budowy ww. obwodnicy, tj.: jedna jezdnia, ze zrealizowanymi w docelowych przekrojach obiektami inżynierskimi oraz wykupionym pasem drogowym o szerokości umożliwiającej budowę przedmiotowej drugiej jezdni. Ponadto, droga na odcinku Szczecin – początek obw. Stargardu Szczecińskiego, oznaczona zostanie jako ekspresowa dopiero po wybudowaniu przedmiotowej drugiej jezdni.</p> <p>Droga krajowa nr 10 na odcinku – granica Państwa w Lubieszynie – Szczecin (węzeł Kijewo), docelowo nie będzie posiadać parametrów drogi ekspresowej, niemniej jednak dla odcinka Lubieszyn – granica miasta Szczecin, GDDKiA Oddział w Szczecinie, w ramach prowadzonych prac studialnych, uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, która zakłada realizację drogi w nowym śladzie, w klasie technicznej GP, jako dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu;</p>
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	Droga krajowa nr 10 łączy Szczecin z aglomeracją Bydgosko – Toruńską, i poprzez drogę krajową nr 7 z Warszawą, zapewniając najkrótsze drogowe połączenie z centralną Polską. 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 „Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zdunowo w ciągu S – 10’’: 84,4 mln zł <b>Razem: 3 946,8 mln zł</b>
9.	Proponowane źródła finansowania	POLiŚ 2014-2020, KFD
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<b>Odcinek Szczecin - Piła:</b> - przebudowa węzła Kijewo: 2017 - system tradycyjny; - odcinek Kijewo - Płonia: 2017 - odcinek Stargard Szczeciński- Piła: 2017 <b>Obwodnica miasta Wałcz: 2015</b> <b>„Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zdunowo w ciągu S – 10’’: 2016</b>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<b>Odcinek Szczecin - Piła:</b> - przebudowa węzła Kijewo: 2019 - odcinek Kijewo - Płonia: 2019 - odcinek Stargard Szczeciński- Piła: 2019 <b>Obwodnica miasta Wałcz: 2018</b> <b>„Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zdunowo w ciągu S – 10’’: 2018</b>
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7i
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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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).
--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>4. Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka<sup>2</sup></b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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.</p> <p>Budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 obejmie budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 11 na odcinku około 12 km. W ramach budowy obwodnicy Szczecinka zrealizowane będą dwa węzły drogowe, które będą nosić nazwy: MarceLin i Szczecinek Wschód. Włączenia w ślad istniejącej drogi krajowej nr 11, odbędzie się poprzez dwa projektowane ronda. Węzeł drogowy Szczecinek Północ zostanie zrealizowany w ramach budowy drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – Szczecinek. Węzeł drogowy Szczecinek Południe będzie realizowany w przypadku zapewnienia źródeł finansowania dla odcinka łączącego drogę krajową nr 20 z ww. węzłem Szczecinek Południe. Zadanie obejmie 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.</p>
<b>4.</b>	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.

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

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 Koszalin-Bobolice-Szczecinek - 1 829,9 mln zł obwodnica Szczecinka - 694,7 mln zł <b>Razem: 2 524,6 mln zł</b>
9.	Proponowane źródła finansowania	POliŚ 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: 2019
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7i
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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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	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-	spółka

	prawna	
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	780 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POLiŚ 2014-2020 , budżet państwa, PIR, środki samorządu
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2017
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7b
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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>6. Budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie

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 obejścia 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; Strategia Rozwoju 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	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	POIiŚ 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 7i/7a
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 miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6. 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>7. Modernizacja linii kolejowej nr 351 Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż – Poznań<sup>3</sup></b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie i wielkopolskie
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 turystyczna i inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego. Będzie to oczywistym impulsem dla rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie regionalnym i międzyregionalnym.
4.	Dokumenty	Strategia rozwoju sektora transportu do roku 2020 w województwie

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

	strategiczne	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	POliŚ 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 7iii

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 – Kołobrzsko – 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>8. Modernizacja linii kolejowej nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński na terenie woj. zachodniopomorskiego</b>
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 POiŚ 2014-2020 oraz w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

<b>5.</b>	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 (%)
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A.
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	2 500 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020, FK
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
<b>12.</b>	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7iii
<b>13.</b>	Przedsięwzięcia komplementarne	<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 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.</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, 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 POIiŚ 2007-2013, oraz modernizacja w latach 2014-2016</p>

		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/Odrą <sup>4</sup>
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. Ponadto niezbędne jest przeprowadzenie prac w zakresie przeprowadzenia remontów dworców i przystanków kolejowych.
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 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	POLIŚ 2014-2020, CEF, FK

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

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7iii
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 POIS 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>10. Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg mającej istotne znaczenie dla rozwoju i dostępności komunikacyjnej Pomorza Środkowego</b>
2.	Lokalizacja	Powiaty: szczecinecki, białogardzki, kołobrzski.
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 7iii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<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 – Kołobrzeczko – 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 POIS 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>11. Modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica RP (kierunek Berlin)</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Linia kolejowa nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce oraz nr 409 Szczecin Gumieńce - granica RP jest linią jednotorową, zelektryfikowaną jedynie do stacji Szczecin Gumieńce. Stanowi ona fragment ważnego międzynarodowego korytarza transportowego dla komunikacji kolejowej pomiędzy Polską oraz państwami bałtyckimi a Niemcami. Wysoką rangę linii podkreśla fakt, iż została ona ujęta w wykazie linii kolejowych tworzących transeuropejską sieć transportową TEN-T.</p> <p>Obecne parametry linii kolejowej mocno ograniczają rozwój komunikacji kolejowej na styku Polski i Niemiec, w związku z czym konieczna jest jej modernizacja, polegająca przede wszystkim na elektryfikacji odcinka Szczecin Gumieńce - Passow oraz na poprawie przepustowości - np. przez odbudowę drugiego toru (rozebranego w 1945 roku) lub budowie długich mijanek szlakowych. Położenie i charakter linii uzasadniają ubieganie się o finansowanie jej modernizacji z funduszu CEF.</p>
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; Podpisano umowę międzyrządową pomiędzy Rządami RP i Niemiec o współpracy przy modernizacji linii Berlin - Szczecin. Dotychczas nie opracowano studium wykonalności przedsięwzięcia, ani innej dokumentacji przedprojektowej.
5.	Oczekiwane rezultaty	Skrócenie czasu podróży na trasie Szczecin - Berlin do około 70-80 minut; Poprawa przepustowości linii; Zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozów pasażerskich i towarowych w przewozach międzynarodowych; Wzrost mobilności mieszkańców pogranicza polsko-niemieckiego, w tym osób niepełnosprawnych oraz wzajemna integracja.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	PKP PLK S.A. i DB Netz A.G.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Skarbu Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	300 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2018
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7iii
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 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>12. Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	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

	<p>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 Mieleńskiego. 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 rynn toru wodnego) mas 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 m<sup>3</sup> 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 niezmienną, 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 – Police - Świnoujście jest elementem sieci bazowej 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 pogłębiania toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz basenów portowych na skutek trendów w transporcie morskim tzw. „korzyści skalii”</p>
--	---

		<p>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-ładowym 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 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	<p>Urząd Morski w Szczecinie</p>

7.	Forma organizacyjno-prawna	Państwowa Jednostka Budżetowa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	1 385 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POLiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2021
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Przedsięwzięcie jest 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 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-rzeczno-ego 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>13. Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin, Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	<p><b>Przedsięwzięcie "Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście" składa się z 6 zadań:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego</li> <li>2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu</li> <li>3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego</li> <li>4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego</li> <li>5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu,</li> <li>6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie</li> </ol> <p><b>Cel i opis zadania 1:</b></p> <p><b>1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Cel realizacji Projektu:</b> 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. <b>Opis Inwestycji:</b> 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 m<sup>2</sup>, 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><b>Cel i opis zadania 2:</b></p> <p><b>2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Cel realizacji Projektu:</b> 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 sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowania się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). <b>Opis Inwestycji:</b> 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><b>Cel i opis zadania 3:</b></p> <p><b>3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego</b>  <b>Cel realizacji Projektu:</b> 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/m<sup>2</sup>. <b>Opis inwestycji:</b> 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/m<sup>2</sup>. 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 ocepem od strony wody i belkami pod szyny poddźwigowe. Po przebudowie nabrzeże zostanie wyposażone w szyny poddźwigowe.</p> <p><b>Cel i opis zadania 4:</b></p> <p><b>4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego</b>  <b>Cel realizacji Projektu:</b> 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/m<sup>2</sup>, poprawa stanu technicznego infrastruktury hydrotechnicznej na Półwyspie Katowickim. <b>Opis inwestycji:</b> 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/m<sup>2</sup>. 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</p>
--	--

	<p>szczelnej, a od strony lądu na podporach palowych wykonanych ze stalowych rur. Nadbudowę nabrzeży po przebudowie będzie stanowiła żelbetowa płyta z oczepem od strony wody. Nowe nabrzeża wyposażone zostaną w odpowiednio dobrane urządzenia odbojowe, pachoły cumownicze oraz drabinki wejściowe.</p> <p><b>Cel i opis zadania 5:</b></p> <p><b>5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Celem projektu jest:</b> 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. <b>Opis inwestycji:</b> 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 m<sup>3</sup> LNG umożliwiający obsługę STS (załadunek/przeładunek 2 jednostek naraz - na statek przy kei i na statek stojący przy burcie). Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiający bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem.</p> <p><b>Cel i opis zadania 6:</b></p> <p><b>6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie. Cel realizacji Projektu:</b> 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. <b>Opis inwestycji:</b> 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><b>Dla zadania 1.</b> 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><b>Dla zadania 2.</b> 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><b>Dla zadania 3.</b> 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><b>Dla zadań 4, 5 i 6.</b> 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 <b>843,8 mln zł netto</b> , 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 7ii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Planowane do realizacji przedsięwzięcia są komplementarne z inwestycjami realizowanymi w ramach POIiŚ takimi jak: „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu”, „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne”, „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu” , „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieleński – strona wschodnia i zachodnia) II etap, „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” oraz 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" 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-rzeczynego 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.

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	<b>14. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin, Świnoujście
3.	Opis przedsięwzięcia	<b>Przedsięwzięcie "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu"</b> składa się z 4 zadań: 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. <b>Zadanie 1. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie:</b>

	<p><b>przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II,</b> 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><b>Zadanie 2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I</b></p> <p>Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę i rozbudowę układu drogowego na prawobrzeżnej części miasta Świnoujście w celu zapewnienia sprawnego, 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</p>
--	--

		<p>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><b>Zadanie 3. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II</b></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><b>Zadanie 4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu</b></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	<p>Strategia Rozwoju Szczecina 2025; 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)</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p><b>Zadanie 1.</b> 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><b>Zadanie 2.</b></p> <p>Produkty: budowa ok. 3,6 km nowych odcinków dróg, przebudowa ok. 8 km istniejących dróg, remont ok. 4,9 km dróg.</p> <p>Rezultaty: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, oszczędność czasu w przewozach towarowych, zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych.</p> <p><b>Zadanie 3.</b></p> <p>Produkty:</p>

		<p>budowa ok. 0,26 km nowych odcinków dróg, budowa estakady (ok. 0,44 m) nad torami kolejowymi. Rezultaty: oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, oszczędność czasu w przewozach towarowych, zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych.</p> <p><b>Zadanie 4.</b> 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><b>Zadanie 1.</b> Gmina Miasto Szczecin <b>Zadania 2. i 3.</b> Gmina Miasto Świnoujście/Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. <b>Zadanie 4.</b> PKP PLK S.A.</p>
7.	Forma organizacyjno-prawna	<p><b>Zadanie 1.</b> JST <b>Zadanie 2.</b> Porozumienie <b>Zadanie 3.</b> Porozumienie <b>Zadanie 4.</b> Spółka</p>
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>Łączna szacunkowa wartość przedsięwzięcia to 922,136 mln zł, w tym: <b>Zadanie 1.</b> - 339 mln zł, <b>Zadanie 2.</b> - 72,881 mln zł, <b>Zadanie 3.</b> - 47,255 mln zł, <b>Zadanie 4.</b> - 463 mln zł.</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	<p><b>Zadanie 1.</b> POIiŚ 2014-2020 <b>Zadania 2. i 3.</b> POIiŚ 2014-2020, CEF, <b>Zadanie 4.</b> CEF</p>
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p><b>Zadanie 1.</b> 2016 <b>Zadanie 2.</b> 2016. <b>Zadanie 3.</b> 2018. <b>Zadanie 4.</b> 2014 r.</p>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<p><b>Zadanie 1.</b> 2022 <b>Zadanie 2.</b> 2018 <b>Zadanie 3.</b> 2020<b>Zadanie 4.</b> 2015 r.</p>
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p><b>Zadanie 1.</b> 1. Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie - zadanie w trakcie realizacji POIiŚ 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. Warcisława – III etap obwodnicy Śródmiejskiej - ZPORR 2004-2006. 5. Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap V – budowa ulicy od ul. Duńskiej –</p>

		<p>Kraśńskiego do ul. Arkońskiej - zadanie zakończone RPO WZ 2007-2013.</p> <p>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.</p> <p>7. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie etap I - zadanie zakończone.</p> <p><b>Zadania 2. i 3.</b></p> <p>1. Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin (budowa stałego połączenia tunelowego - 80% środki UE i budżetu Państwa, 20% środki budżetu Miasta Świnoujście)</p> <p>2. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.)</p> <p>3. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (70% UE, 30% PKP PLK S.A.)</p> <p>4. Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m (85% UE, 15 % budżet Państwa)</p> <p>5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.)</p> <p>6. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (70% UE, 30% ZMPSiŚ S.A.)</p> <p><b>Zadanie 4.</b></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 POIiŚ.</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-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>
--	--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>15. Rozbudowa portu w Policach</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Police
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie "Rozbudowa terminali morskiego i barkowego w Policach" składa się z 3 zadań:</p> <p><b>Zadanie 1. Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży:</b></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 konteneryzowanej oraz wyrobów</p>

		<p>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-Świnoujście 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><b>Zadanie 2. Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojsiowego i budowa nabrzeży</b></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/m<sup>2</sup>. 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> <p><b>Zadanie 3. Usunięcie niedoborów przepustowości infrastruktury zapewniającej dostęp do terminali w Porcie Police</b></p> <p>Roboty czerpalne (pogłębiarskie) na całym odcinku Kanału Polickiego (Wąski Nurt) do głębokości zanurzenia jednostki 5,00m, roboty czerpalne (pogłębiarskie) na całym odcinku Kanału Barkowego wraz z basenem do głębokości zanurzenia jednostki od 4,5 m do 5,0m, wraz z infrastrukturą techniczną, roboty czerpalne (pogłębiarskie) na całym odcinku pomiędzy terminalem Mijanka a terminalem Morskim do głębokości 12,5m, przy czym przy nabrzeżu Mijanek do głębokości 11,0m.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>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</p>

		portów morskich do 2015 roku przygotowaną przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Strategię rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, 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 rezultaty	Oczekiwane rezultaty realizacji przedsięwzięcia: zwiększenie możliwości 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, ułatwienie, a w niektórych przypadkach umożliwienie dalszego inwestowania na obszarze portu w Policach poprzez rozbudowę usług logistycznych i budowę nowych nabrzeży, rozwoju usług portowych, zwiększeniu liczby miejsc pracy i nowych usług związanych z transportem morskim i lądowym oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu wodnego na Odrze w granicach działania Portu w Policach.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Dla <b>zadania 1.</b> - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Dla <b>zadania 2.</b> - np. spółka, PPP, stowarzyszenie, partnerstwo, porozumienie Dla <b>zadania 3.</b> - Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Gmina Police
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Szacunkowa wartość całego przedsięwzięcia to <b>258,013 mln zł</b> , w tym: <b>zadanie 1.</b> - 193,733 mln zł <b>zadanie 2.</b> - 38,8 mln zł <b>zadanie 3.</b> - 25,48 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POLIŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Dla <b>zadania 1.</b> – 2015 Dla <b>zadania 2.</b> – 2015 Dla <b>zadania 3.</b> – 2015-2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Dla <b>zadania 1.</b> – 2020 Dla <b>zadania 2.</b> – 2020 Dla <b>zadania 3.</b> – 2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	1. Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży 2. Rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojazdowego i budowa nabrzeży, 3. Usunięcie niedoborów przepustowości infrastruktury zapewniającej dostęp do terminali w Porcie Police 4. Budowa na terenie portu morskiego w Policach pola odkładu urobku 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	16. Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego
2.	Lokalizacja	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 odgrózenie terenami zielonymi bezpośredniej 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 Dokumentie 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	POLIŚ 2014-2020

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2014
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p><b>1.Udostępnienie falochronu wschodniego w Porcie Kołobrzeg</b> - 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%. <b>2. Modernizacja systemu odbojnic przy nabrzeżu Pilotowym w Porcie Kołobrzeg</b> - prace polegają na przygotowaniu nabrzeża do instalacji nowego typu systemu odbojowego wraz z montażem, projekt dofinansowany w 85%. <b>3. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu</b> (Inwestor Gmina Miasto Kołobrzeg) - budowa infrastruktury drogowej i kolejowej prowadzącej do portu Kołobrzeg.</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-rzecznoego 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.</p>

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>17. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu</b>
2.	Lokalizacja	Kołobrzeg
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie składa się z 3 zadań:</p> <p><b>4.1. Zadanie 1. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu - etap III</b></p> <p>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. Aby zrealizować całość zadania należy wybudować min.: trzy obiekty mostowe, wiadukt nad linią kolejową relacji Szczecinek - Kołobrzeg, ekrany akustyczne, przepust dla ludzi i zwierząt.</p>

		<p><b>4.2. Zadanie 2. Modernizacja nawierzchni torowej bocznic kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu</b></p> <p>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.</p> <p>Długość przebudowanej 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> <p><b>Zadanie 3. Park &amp; Sail – budowa systemu transportu multimodalnego w porcie Kołobrzeg.</b></p> <p>Projekt zakłada utworzenie centrum przesiadkowego dla obsługi transportu samochodowego, autobusowego oraz morskiego ( port pasażerski, jachtowy, handlowy) .Planuje się wykonanie miejsc postojowych na terenie bezpośrednio sąsiadującym z portem. Na terenie wyspy Solnej projektuje się dwa place postojowe na około 300 miejsc dla samochodów osobowych, autobusów i samochodów dostawczych. Zakres robót obejmuje: zdjęcie ziemi urodzajnej; wykonanie robót ziemnych; wykonanie parkingów z jezdniami manewrowym przy drodze; drogi dojazdowej z chodnikami, obiektów małej architektury. Powierzchnia parkingu wraz z jezdniami manewrowymi wynosi około 300m2 / Powierzchnia parkingu z płyt ażurowych wynosi około 950m2 / Powierzchnia drogi dojazdowej o nawierzchni bitumicznej dla KR3 wynosi około 350m2 / Powierzchnia chodników z kostki betonowej wynosi około 200m2.Miejsca postojowe w systemie park&amp;sail (park&amp;go) umożliwią obsługę portu jachtowego, handlowego oraz pasażerskiego (turystycznego).</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego-śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Zasadniczym zadaniem takiego systemu jest przezwyciężenie barier geograficznych, aby możliwa była interakcja między obywatelami, przedsiębiorcami, a także między całymi gospodarkami. Jest to również krok w kierunku lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionów.</p> <p>Zadanie 1. Inwestycja ta jest wpisana do Dokumentu Implementacyjnego do Strategie Rozwoju Transportu na listę projektów morskich nr 43.</p> <p>Zadanie 2. Inwestycja ta jest wpisana do Dokumentu Implementacyjnego do Strategie Rozwoju Transportu na listę projektów morskich nr 48.</p> <p>Zadanie 3 Projekt jest zgodny z RPOWZ na lata 2014-2020, Prorytet Inwestycyjny 7.3. Rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku ( w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.</p>

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.). Dla Zadania 3. Budowa infrastruktury służącej obsłudze portów jachtowego, handlowego i pasażerskiego - turystycznego. Wskaźniki produktu i rezultatu zostaną ustalone przy opracowywaniu studium wykonalności.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Kołobrzeg
7.	Forma organizacyjno-prawna	np. spółka, PPP, stowarzyszenie, partnerstwo, porozumienie/jst
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<b>Szacunkowa wartość całego przedsięwzięcia to 154 mln zł, w tym: zadanie 1. - 143 mln zł, zadanie 2. - 6 mln zł. Zadanie 3. 5 mln zł.</b>
9.	Proponowane źródła finansowania	POLiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<b>Zadanie 1. 2016.06. Zadanie 2. 2015.04. Zadanie 3. 2016.03</b>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<b>Zadanie 1. 2018.12. Zadanie 2. 2016.10. Zadanie 3. 2016.12</b>
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
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. Zakres rzeczowy: budowa mostu nad rzeką Parsętą i przebudowa ul. Solnej. Projekt "Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) - Etap II". Jest to projekt zrealizowany w 2012 r. przy dofinansowaniu ze środków UE z Programu Infrastruktura i Środowisko. Zakres rzeczowy: budowa drogi prowadzącej do portu od drogi wojewódzkiej nr 162.</p> <p>Dla zadania 2. - komplementarność przestrzenna i funkcjonalna / "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</p>

	<p>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.</p> <p>Długość nowo wybudowanej drogi wyniesie 3,94 km. Źródło finansowania: Program Infrastruktura i Środowisko 85%, środki własne 15%. Dla Zadania 3. - "Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego" 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 bezpośredniej 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.</p>
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>18. Modernizacja portu w Darłowie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Darłowo
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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 kąтового) i kotwionej kotwami mikropalowymi. Długość nabrzeża - 120 . Projekt obejmuje również umocnienie brzegu bez możliwości cumowania.</p>
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	<p>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.).</p>
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	<p>Projekt Miasta Darłowa realizował będzie następujące rodzaje wskaźników: długość zmodernizowanych/wyremontowanych nabrzeży, długość nowo wybudowanych nabrzeży, długość nowo wybudowanych dróg dojazdowych do</p>

		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	POliŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2017
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
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 liŚ 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>

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia</b>	<b>19. Przebudowa wejścia do Portu Darłowo</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Morskie wody terytorialne, na wysokości miejscowości Darłowo, powiat sławieński
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	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.
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	Oczekiwanym 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	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>20. Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo</b>
2.	Lokalizacja	Darłowo

<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Inwestycja będzie realizowana w rejonie zachodniego brzegu rzeki Wieprzy stanowiącej w dolnym odcinku kanał portowy, od obrotnicy statków do ujścia rzeki Grabowej (ok.. 700m).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.
<b>4.</b>	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.
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	- wielokrotne zwiększenie przeładunków w Porcie Morskim Darłowo, - aktywizacja działalności gospodarczej Podstrefy Darłowo Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. zo.o.
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	spółka prawa handlowego
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	40 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	POIiŚ 2014-2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2018

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7,PI 7ii
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>21. Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
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	POLiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>22. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej<sup>5</sup></b>
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 wodach administrowanych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w tym m.in. na odcinku Odry granicznej w granicach woj. zachodniopomorskiego. 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 równolegle w kierunku

<sup>5</sup> 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>z dołu w górę biegu rzeki. W ramach prowadzonej inwestycji, w celu zapobieżenia pogorszenia warunków przepływu i odkładania się rumowiska rzecznoego bezpośrednio poniżej prowadzonych prac oraz w celu zwiększenia skuteczności działań, przewidziane są również bagrowania towarzyszące, ale dopiero ostateczna koncepcja regulacji oraz dokumentacja 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 rzecznoym, 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 oznakowania nawigacyjnego ma uzupełnić lub zastępować istniejące na drodze wodnej oznakowanie, w celu dostosowania oznakowania do nowych potrzeb, zwiększenia jakości i niezawodności oraz ujednoczenia 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.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego</li> <li>2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)</li> <li>3. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020</li> <li>4. Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko</li> <li>5. Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju do 2020</li> <li>6. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030</li> <li>7. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030</li> </ol>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>(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</p>

		lodołamaczom bezpieczny operacyjny postój na odcinku drogi wodnej gdzie dotychczas nie było bezpiecznej infrastruktury postojowej oraz w trakcie przerw w lodołamaniu 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	<b>Razem: 386,80 mln zł</b> , w tym: Zadanie 1: 190 mln zł Zadanie 2: 176,80 mln zł zadanie 3: 20 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POliŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Zadanie 1: 2014 Zadanie 2: 2014 Zadanie 3: 2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Zadanie 1: 2028 Zadanie 2: 2020 Zadanie 3: 2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7ii
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>23. Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki BioAT<sup>6</sup></b>
2.	Lokalizacja	Szczecin, Koszalin, Poznań, Zielona Góra
3.	Opis przedsięwzięcia	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

<sup>6</sup> 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>Centrum do wdrożenia i komercjalizacji w podmiotach gospodarczych regionu północno-zachodniej Polski.</p> <p>Cele określone powyżej realizowane będą w szczególności poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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,</li> <li>2. prowadzenie badań wspierających działalność gospodarczą w sektorze biogospodarki w ramach regionalnych inteligentnych specjalizacji,</li> <li>3. wspieranie interdyscyplinarnych zespołów naukowych, umożliwiających aplikowanie w konkursach na poziomie krajowym i międzynarodowym o pozyskanie środków finansowych na badania naukowe i wdrożeniowe,</li> <li>4. wspieranie procesów wdrażania efektów prac naukowo-badawczych w dziedzinie biogospodarki,</li> <li>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,</li> <li>6. kreowanie nisz działalności naukowo-badawczej i gospodarczej dla jednostek/podmiotów działających w sektorze biogospodarki,</li> <li>7. kreowanie oraz wspieranie nowych trendów działalności gospodarczej w sektorze biogospodarki w oparciu o wyniki prac badawczych prowadzonych przez zespoły Centrum.</li> </ol> <p>Północno-Zachodnie Centrum Biogospodarki w swych założeniach będzie Centrum o 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"> <li>1. Żywność Prozdrowotna i Ekologiczna,</li> <li>2. Błękitna Biogospodarka (dotycząca zrównoważonej gospodarki zasobami środowiska wodnego),</li> <li>3. Zielona Biogospodarka i Nowoczesne Biotechnologie Przemysłowe (inżynieria środowiska, środki transportu przyjazne środowisku, czyste technologie, biomasa, nanoprocesy i nanoprodukty, zaawansowane systemy wytwarzania i materiały, zaawansowane technologie informacyjne i telekomunikacyjne),</li> <li>4. Technologie kogeneracji i racjonalizacji gospodarowania energią,</li> <li>5. Life Sciences i Bioservices (walka z chorobami cywilizacyjnymi, a w szczególności chorobami układu krążenia, chorobami nowotworowymi oraz chorobami układu nerwowego).</li> </ol> <p>Centrum będzie działać w większości Pól Badawczych zidentyfikowanych jako kluczowe dla polskiego przemysłu (MG-InSight 2030), takich jak: biotechnologie przemysłowe, nanoprocesy i nanoprodukty, zaawansowane systemy wytwarzania i materiały, technologie informacyjne i telekomunikacyjne, technologie kogeneracji i racjonalizacji gospodarowania energią, surowce mineralne, zdrowe społeczeństwo oraz zielona gospodarka.</p>
--	---

		<p>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. 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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,</p>

		<p>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 sprawiają, 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.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p><b>Województwo Zachodniopomorskie:</b> Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie (ZUT), Uniwersytet Szczeciński (US), Politechnika Koszalińska (PK), Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie (PUM)</p> <p><b>Województwo Wielkopolskie:</b> 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><b>Województwo Lubuskie:</b> 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 <b>ok. 260 mln zł</b> , 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 1a
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>24. Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>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.</p> <p>Przedsiębiorcy gospodarki morskiej oczekują produktów złożonych, definiowanych projektami wielodyscyplinarnymi o znacznym udziale rozwiązań organizacyjnych, planistycznych i wysokich potrzebach koordynacji działań oraz połączenia ich z inżynierią finansową. Tymczasem uczelnie z natury rzeczy prace opierają na badaniach pojedynczych osób oraz wąsko specjalizowanych zakładach i katedrach. Centrum ma również włączyć do współpracy z zachodniopomorskimi przemysłowcami i uczelniami potencjał blisko 50 morskich biur projektowych zlokalizowanych w Polsce, które około 90 % swoich prac eksportują do gospodarki globalnej. Współpraca środowiska naukowego i środowiska biznesowego, przy wsparciu administracji regionalnej, opierająca się na efektywnym transferze wiedzy i doświadczeń może zahamować tendencję braku w ofercie przedsiębiorców produktów złożonych i własnych 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</p>

		<p>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.</p> <p>W intencji interesariuszy Centrum ma to być pierwsza silna jednostka B+R w regionie nie obciążona funkcjami dydaktycznymi uczelni. Jednostka w początkowym okresie działalności będzie pozyskiwać stabilnych finansowo partnerów gospodarczych (np. KGHM, Interoceanmetal) , by do współpracy i wspólnych projektów angażować zachodniopomorskie uczelnie i przedsiębiorców (których możliwości finansowe w obszarze B+R są relatywnie ograniczone).</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>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”.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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 poprzez koncentrację na dużych komercyjnych przedsięwzięciach badawczo-rozwojowych umożliwi również kreowanie regionalnych nisz działalności gospodarczej oraz pośrednio kreować będzie zapotrzebowania gospodarczego na absolwentów nowych w Polsce kierunków studiów, takich jak np. górnictwo morskie, morska energetyka wiatrowa 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.</p>

6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Nowo powołany podmiot gospodarczy, którego założycielami/udziałowcami będą Uniwersytet Technologiczny, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Gmina Miasto Szczecin, Uniwersytet Szczeciński. Nadzór nad działalnością gospodarczą: Rada Nadzorcza Spółki. Nadzór nad działalnością naukową: Rada Naukowo – Techniczna składająca się z przedstawicieli uczelni, biur projektowych i przedsiębiorców.
7.	Forma organizacyjno-prawna	W ramach analizy potencjalnej formy prawnej Centrum, zidentyfikowano trzy modele ( Spółka z o. o., Stowarzyszenie (Klaster) oraz Fundacja), które wykorzystywane są w Europie. Analiza SWOT modeli wskazuje, że forma spółki jest rozwiązaniem najkorzystniejszym, szczególnie, ze względu na możliwość współpracy z już istniejącymi klastrami morskimi. Wątpliwości związane z prowadzeniem działalności Centrum w postaci Stowarzyszenia/Fundacji dotyczą balansu między działalnością „komercyjną” na polu badań i rozwoju a działalnością „statutową” – np. jako „think-tanku”. Wobec możliwości finansowych założycieli należy zakładać, że działalność „komercyjna” będzie odgrywała wiodącą rolę (dopiero ewentualne zyski będą mogły finansować cele „statutowe”). 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. Zaleca się, w celu jak najszybszego osiągnięcia osobowości prawnej, rozpoczęcie działalności Centrum jako spółki w organizacji.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	290 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IR 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Grudzień 2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Grudzień 2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	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. 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.
--	--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>25. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Stargard Szczeciński

<p>3.</p>	<p>Opis przedsięwzięcia</p>	<p>Opis przedsięwzięcia: 1) stworzenie infrastruktury przedsiębiorczości, w tym zaplecza badawczo - rozwojowego dla wspierania nowych oraz rozwijających się firm 2) rozbudowa systemu komunikacji wewnętrznej na terenie PPNT, 3) modernizacja sieci kanalizacji deszczowej, 4) rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej.</p> <p>Aby zwiększyć liczbę inwestycji podejmowanych przez MŚP na terenie PPNT, należy stworzyć warunki do wzbogacenia oferty wsparcia początkowej fazy rozwoju przedsiębiorstw, stworzyć lub poprawić warunki dla rozpoczęcia, prowadzenia i rozwoju działalności przedsiębiorstw, zwiększyć dostępność terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>Efektom proponowanego przedsięwzięcia będzie utworzenie nowoczesnej infrastruktury przedsiębiorczości, w tym infrastruktury badawczo - rozwojowej dostosowanej do potrzeb przedsiębiorstw skupionych w PPNT. Pozwoli ona na prowadzenie wspólnych projektów badawczych i rozwojowych przedsiębiorstw oraz integrację i konsolidację potencjału naukowo-badawczego, przyczyniającą się do rozwoju trwałych powiązań i synergii pomiędzy sektorem nauki, a przedsiębiorcami w celu skutecznego transferu wyników prac badawczo-rozwojowych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększy się oferta regionu dla podejmowania inwestycji, sprofesjonalizowane zostaną usługi IOB przyjazne innowacjom, zmierzające do wzmocnienia powiązań pomiędzy badaniami, innowacjami i przemysłem, zwiększy się liczba efektywnych partnerstw pomiędzy przedsiębiorstwami, rozwój współpracy MŚP z dużymi przedsiębiorstwami, w tym w ramach klastra. Inwestycja we wspólną, niezbędną infrastrukturę B+R i jej lokalizacja na terenie PPNT przyczyni się do redukcji kosztów poszczególnych przedsiębiorstw związanych z zakupem podobnej infrastruktury, inkubacji firm i dalszego prowadzenia prac B+R oraz testowania i tworzenia prototypów. utworzona infrastruktura sprzyjać będzie także zwiększaniu nakładów przedsiębiorstw na sferę b+r.</p> <p>Realizacja projektu jest odpowiedzią także na inne 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. Niedostateczne względem zapotrzebowania funkcjonowanie efektywnego otoczenia inwestycyjnego, infrastrukturalnego, doradczego i szkoleniowego.</p> <p>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. PPNT wg PAIilZ: "tereny te posiadają dwie unikalne zalety, które czynią ofertę inwestycyjną Stargardu wyjątkową w skali kraju. 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. Drugą zaletę stanowi fakt, że tereny stanowiące ofertę inwestycyjną należą do Gminy Miasto Stargard Szczeciński, pozwala to 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</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	65 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Marzec 2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Grudzień 2022
12.	Cel tematyczny/priorytet	CT 3, PI 3a
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 2. Modernizacja systemu odwadniania terenów inwestycyjnych 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.
--	---------------------------------

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>26. Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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 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 podszczęcińskich 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. Doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej do Parku "Dąbie" - strefy przedsiębiorczości dla małych i średnich firm (sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej). Powierzchnia terenu pod Park "Dąbie" to ok. 7,8 ha. Przewidywany okres realizacji: 2015-2018.</li> </ol>
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina 2025; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Polepszenie warunków prowadzenia działalności gospodarczej oraz lokowania inwestycji poprzez uzbrojenie terenów inwestycyjnych w media.
<b>6.</b>	Podmiot	Gmina Miasto Szczecin

	realizujący przedsięwzięcie	
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/	CT3, PI 3a
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 oraz wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw. 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>27. Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw</b>
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. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się m.in. następujące zadania:</p> <p>1. Budowa instalacji pilotowej do produkcji fotokatalizatora na bazie dwutlenku tytanu; Celem jest sprawdzenie możliwości produkcji fotokatalizatorów w skali większej niż laboratoryjna. Próby powinny potwierdzić możliwość otrzymywania produktu o własnościach fotokatalizacyjnych, który mógłby być stosowany praktycznie. Do produkcji fotokatalizatorów stosowany byłby jak surowiec dwutlenek tytanu z instalacji bieli tytanowej w Policach. Instalację planuje się zlokalizować w pobliżu instalacji produkującej biel tytanową. Instalacja pilotowa we współpracy z ZUT w Szczecinie, który opracował własną technologię produkcji fotokatalizatorów na bazie dwutlenku tytanu z wykorzystaniem strumienia produkcyjnego z instalacji bieli tytanowej.</p> <p>2. Budowa instalacji pilotowej do produkcji nanopigmentów żelazowych; Celem jest sprawdzenie możliwości produkcji nanopigmentów żelazowych w skali większej niż laboratoryjna. Ze względu na złożoność procesu oraz w celu optymalizacji procesu pod kątem jego efektywności jak i oddziaływania na środowisko, realizacja przedsięwzięcia wymaga w pierwszym etapie, budowy instalacji pilotowej. Próby powinny określić parametry technologiczne a także jakościowe otrzymywanych produktów. Surowcem do produkcji nano pigmentów żelazowych będzie siarczan żelazawy z instalacji bieli tytanowej w Policach. Instalacja pilotowa we współpracy z Green Future z Izraela. Green Future dysponuje własną technologią produkcji nano pigmentów żelazowych z odpadów po galwanizacji. Technologia ta została zaadaptowana do produkcji nano pigmentów z siarczanu żelaza pochodzącego z instalacji bieli tytanowej w Policach.</p> <p>3. Budowa instalacji pilotowej do odzysku fosforu z odcieków ze składowiska fosfogipsu; Celem jest sprawdzenie możliwości odzyskiwania fosforu z odcieków ze składowiska fosfogipsu metodą wytrącania fosforanów (V) wapnia w skali większej niż laboratoryjna. Badania pilotażowe pozwolą zweryfikować wyniki badań laboratoryjnych. Dobrane zostaną najbardziej korzystne warunki prowadzenia procesów i operacji jednostkowych pod kątem efektywności i oddziaływania na środowisko. Opracowana zostanie technologia odzyskiwania fosforu gotowa do wdrożenia na skalę przemysłową. Surowcem do produkcji fosforanów (V) wapnia będzie odciek północny ze składowiska fosfogipsu. Instalację pilotową planuje się zlokalizować w pobliżu źródła surowca. Instalacja pilotowa we współpracy z Instytutem Nawozów Sztucznych w Puławach Oddział Chemii Nieorganicznej „IChN” w Gliwicach. IChN jest jednostką badawczą o bogatym doświadczeniu w obszarach wiedzy związanych z odzyskiwaniem wartościowych składników ze ścieków przemysłowych. Obecnie we współpracy z ICHN realizowane są badania laboratoryjne i ułamkowo-techniczne ukierunkowane na opracowanie technologii odzyskiwania fosforu z odcieków ze składowiska fosfogipsu.</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 województwa          Przedsięwzięcie wpisuje się w dokumenty strategiczne i operacyjne Grupy Azoty S.A.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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</p> <p>Zadanie 1 - Wielkość instalacji: produkcja fotokatalizatorów w ilości 15 ton/rok          Zadanie 2 - Wielkość instalacji: 1000 ton/rok          Zadanie 3 - Ograniczenie odpadów; Wielkość instalacji: 70 ton/rok w przeliczeniu na suchy hydroksypatyt</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	m.in. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Spółka Akcyjna
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>Razem: <b>27,5 mln zł</b>          Zadanie 1 - 9,5 mln zł          Zadanie 2 - 15 mln zł          Zadanie 3 - 3 mln zł</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	<p>PO IR 2014 - 2020          RPO WZ 2014 - 2020</p>
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>Zadanie 1 - nie określono; rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia po zapewnieniu współfinansowania          Zadanie 2 - nie określono; rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia po zapewnieniu współfinansowania          Zadanie 3 - 01.01.2015</p>
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	<p>Zadanie 1 - od momentu otrzymania do dotacji 15 miesięcy + 3 miesiące postępowanie dot. wybory wykonawcy          Zadanie 2 - od momentu otrzymania do dotacji 12 miesięcy + 3 miesiące postępowanie dot. wybory wykonawcy          Zadanie 3 - 31.03.2016</p>
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1b

13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie przyczyni się do 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).
-----	--------------------------------	---

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>28. Budowa statku dalekomorskiego, wielozadaniowej jednostki badawczej (demonstrator technologii morskich)</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Szybki postęp nauki i techniki w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat oraz związany z tym rozwój przemysłu przyczynia się do corocznego wzrostu wykorzystania surowców mineralnych, głównie rud wybranych metali, ropy naftowej i gazu ziemnego. Opracowywany „Plan działań na rzecz bezpieczeństwa Polski w zakresie surowców nieenergetycznych”, wynika z uzasadnionej konieczności podjęcia wielu przedsięwzięć zmierzających do uwzględnienia potrzeb gospodarki surowcowej Polski. Zapewnienie bezpieczeństwa surowcowego wynika ze zmniejszającego się globalnego potencjału metalogenicznego zasobów, ograniczonej dostępności i wzrostu cen surowców z równoczesnym gwałtownym wzrostem zapotrzebowania (Chiny, Indie, Brazylia, kraje UE). W szczególności uwarunkowanie te odnoszą się do metali ziem rzadkich i innych pierwiastków metalicznych (metali krytycznych), o znaczeniu strategicznym. Nie należy także pomijać niezwykle perspektywicznego obszaru poszukiwań hydratów gazowych zalegających na dnie mórz i oceanów, których eksploatacja ma szansę zrewolucjonizować przemysł naftowy. Efektywne działania i rozwiązania innowacyjne zmniejszające uzależnienie od importu gazu ziemnego oraz surowców metalicznych i zapewnienie bezpieczeństwa ich dostaw są zadaniem priorytetowym dla gospodarki zarówno krajowej jak i europejskiej. Taką potrzebę dostrzega Komisja Europejska od 2008 (Raw Materials Initiative - RMI), która podjęła stosowne działania a także Rząd RP. Podjęte działania zmierzają do opracowania rozwiązań, które zwiększą bezpieczeństwo surowcowe oraz poprawią efektywność wydobywania, racjonalne odzyskiwanie i wielosurowcowe wykorzystanie zasobów złóż kopalin w ramach programu ramowego UE (Horyzont 2020 - zadanie nr 5 pn. Climate Action, Environment, Resource Efficiency and Raw Materials). Program ten stwarza nowe możliwości i warunki do efektywnego rozszerzenia podejmowanych przez nasz kraj działań zmierzających do poszukiwań alternatywnych źródeł pozyskiwania metali strategicznych. Wieloletnie badania geologiczno – poszukiwawcze i dokumentacyjne oceanicznych złóż koncentracji polimetalicznych na Pacyfiku (badania InterOceanMetal- IOM, którego Polska jest członkiem) umożliwiły rozwój kadry naukowej i zdobycie niezbędnego doświadczenia. Poza obecnie dokumentowanymi zasobami złóż koncentracji polimetalicznych, wzbogaconych w Mn, Cu, Ni, Co, V, Ti, Mo i REE, priorytetowe znaczenie mają masywne polimetaliczne siarczki o podwyższonych koncentracjach Cu, Zn, Sn, Ag, Au, oraz naskorupienia kobaltonośne zawierające Mn, Ni, Co, Pt i REE. Polska posiada również zaplecze organizacyjne IOM, który od wielu lat zajmuje się badaniami koncentracji manganowych na Pacyfiku (licencja ONZ) oraz zaplecze naukowe, które może podjąć takie wyzwanie. Ponadto oprócz badań geologicznych i poszukiwań złóż surowców mineralnych na dnie i pod dnem mórz i oceanów niezbędne jest też zrozumienie ludzkiego wpływu na globalne środowisko naturalne, co wymaga dokładnych i zintegrowanych obserwacji wszystkich</p>

	<p>wzajemnie powiązanych systemów tworzących to środowisko. Konieczne jest opracowanie złożonych modeli i przeprowadzenie złożonych analiz przy pomocy najnowocześniejszych urządzeń obliczeniowych celem zrozumienia dynamicznych powiązań pomiędzy litosferą, hydrosferą, atmosferą i biosferą. Środowisko oceaniczne jest wciąż badane w niedostatecznym stopniu zarówno co do ilości obserwacji jak i ich rozmieszczenia. Oceany, które zajmują ponad 70% powierzchni naszej planety są wypełnione płynem poruszającym się zgodnie z zasadami przepływów turbulentnych, których zachowanie może być modelowane tylko w sposób przybliżony. Wiedza o rzeczywistej zmienności cyrkulacji tego płynu jest niekompletna z powodu braku długotrwałych, systematycznych obserwacji. Ocean może być obserwowany tylko poprzez sieć pływających i nieruchomych stacji pomiarowych w postaci boi, pław, instalacji brzegowych i wreszcie statków badawczych. Międzynarodowa współpraca we wszystkich dziedzinach opiera się na współdziałaniu i wspólnym wykorzystywaniu wyników tego współdziałania. Z tego powodu celowe jest prowadzenie przez nasz kraj własnych programów badań morza, a także udział naszego kraju w międzynarodowych programach badawczych. Warunkiem liczącego się udziału w tych programach, jest posiadanie proporcjonalnej do wielkości i potencjału ekonomicznego kraju, flotylii statków badawczych. W badaniach oceanologicznych podstawowym wyposażeniem zespołów badawczych jest odpowiednio skonstruowany i wyposażony statek badawczy.</p> <p>Z danych statystycznych opracowanych na potrzeby UE wynika, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• więcej niż połowa (156) statków badawczych pływających pod banderą państw UE ma ponad 30 lat,</li> <li>• w najbliższych 20. latach wycofanych z eksploatacji w UE będzie ok. 70% statków badawczych,</li> <li>• rośnie zapotrzebowanie na badania morskie, głównie na potrzeby rozwoju górnictwa morskiego, dużo badań jest finansowanych z funduszy UE,</li> <li>• najbardziej rozwinięte kraje UE (Wielka Brytania, Francja, Włochy) planują budowę nowych dużych (globalnych) statków naukowo-badawczych,</li> <li>• z danych Międzynarodowej Organizacji Dna Morza wynika że nastąpił istotny wzrost wniosków o koncesje badawcze dna morza, co będzie skutkowało istotnym wzrostem zapotrzebowania na usługi statków badawczych i co zatem idzie i na ich ilość</li> <li>• w UE przygotowywane są procedury do finansowania projektów związanych z budową nowych statków naukowo-badawczych.</li> <li>• Polska jest dużym krajem europejskim z dostępem do morza gdzie wiele instytucji naukowo-dydaktycznych i badawczych prowadzi naukowe i komercyjne badania morskie, jest członkiem Wspólnej Organizacji INTEROCEANMETAL z siedzibą w Szczecinie, która przygotowuje się do wydobywania surowców mineralnych z dna oceanu, ma doświadczenie w projektowaniu i budowie statków naukowo-badawczych oraz ich eksploatacji; i nie posiada dużego (globalnego) statku naukowo-badawczego.</li> </ul> <p>Unia Europejska zleca badania morskie krajom członkowskim a ze względu na brak własnego statku globalnego, udział polskich naukowców w badaniach naukowych jest tylko możliwy na obcych jednostkach. Przynależność do UE</p>
--	---

		<p>nakłada też pewne obowiązki w tym prowadzenia badań morskich nie tylko na Bałtyku. Porównując nasz stan posiadania z sytuacją w krajach europejskich, często znacznie mniejszych niż Polska a dysponujących wieloma dalekomorskimi jednostkami badawczymi, należy podkreślić iż chęć oraz potrzeba udziału Polski w światowych i europejskich programach badawczych na morzu, wymusza podjęcie działań dla zaprojektowania i budowy nowoczesnej uniwersalnej/wielozadaniowej jednostki badawczej z jednoczesną implementacją unikalnego Programu Eksploatacji zakładającego aktywną kooperację jednostek naukowych występujących w roli operatora (Akademia Morska w Szczecinie i Akademia Górniczo - Hutniczą im. Stanisława Staszica w Krakowie, Uniwersytetem Szczecińskim oraz Zachodniopomorskim Uniwersytet Technologicznym w Szczecinie), z przedstawicielami krajowego przemysłu wydobywczego (KGHM, PGNiG, LOTOS, INTEOCEANMETAL), dla osiągnięcia celów biznesowych, naukowych oraz poznawczych. Należy zatem podkreślić że przedmiotowe przedsięwzięcie służyć będzie nie tylko rozwojowi Polskiej Nauki lecz także rozwojowi morskich technologii rozpoznawania i eksploatacji złóż, co z pewnością przyczyni się do wzmocnienia pozycji Krajowego Przemysłu Wydobywczego na arenie międzynarodowej.</p> <p>Celem podstawowym niniejszego przedsięwzięcia jest budowa wielozadaniowej jednostki morskiej o globalnym zasięgu operacyjnym, umożliwiającej prowadzenie badań dla rozwoju technologii morskiej eksploracji złóż.</p> <p>3. Cele szczegółowe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój metod i technologii rozpoznawania oraz poszukiwania zasobów mineralnych na dnie i pod dnem morskim,</li> <li>• Rozwój technik, metod i technologii poboru i badania próbek w procesie doskonalenia metod wydobywczych,</li> <li>• Rozwój oceanograficznych podstawowych badań naukowych w tym doskonalenia metod oceny oddziaływania na środowisko procesów rozpoznawania i eksploatacji złóż,</li> <li>• Szkolenie nawigatorów i operatorów systemów badawczych oraz komercyjnych,</li> <li>• Realizacje prac komercyjnych na rzecz Krajowego Przemysłu Wydobywczego oraz Polskiej Gospodarki Morskiej i UE.</li> </ul>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Niniejsze przedsięwzięcie jako unikalne i łączące zarówno interes gospodarczy z obszarami poznawczymi oraz naukowo – badawczymi, wykazuje zgodność w wieloma dokumentami strategicznymi, operacyjnymi oraz branżowymi zarówno na poziomie krajowym/regionalnym jak i międzynarodowym. Do ważniejszych dokumentów strategicznych i planistycznych zgodnych z niniejszym przedsięwzięciem należy zaliczyć :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategia Europa 2020</li> <li>2. Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego</li> <li>3. Strategia Rozwoju Kraju 2020</li> <li>4. Polityka Energetyczna Polski do 2030</li> <li>5. Krajowa strategia inteligentnej specjalizacji</li> <li>6. Założenia Polityki Naukowej, Naukowo- Technicznej I Innowacyjnej Państwa do 2020 Roku,</li> <li>7. Założenia polityki energetycznej Polski do 2025 roku,</li> <li>8. Strategia rozwoju Nauki w Polsce do 2015 roku</li> </ol>

		<p>9. Projekt Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020</p> <p>10. Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki – Dynamiczna Polska 2020,</p> <p>11. „Foresight technologiczny przemysłu w Polsce – InSight2030”</p> <p>12. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,</p> <p>13. Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020</p> <p>14. Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030r.)</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>W wyniku realizacji projektu zostaną osiągnięte następujące rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Odbudowa aktywności morskiej krajowego przemysłu wydobywczego</li> <li>• Wprowadzenie do eksploatacji dalekomorskiej wielozadaniowej jednostki badawczej</li> <li>• Wytworzenie krajowej bazy dla doskonalenia kadr nawigatorów, górników, wiertników, geologów, hydrogeologów i geofizyków morskich,</li> <li>• Wzrost wiedzy i kompetencji w zakresie badań i poszukiwań morskich surowców mineralnych,</li> <li>• Wzrost umiejętności w zakresie wykorzystania i obsługi nowoczesnych urządzeń</li> <li>• i systemów do badań, poszukiwań, wydobywania surowców mineralnych,</li> <li>• Wzrost wiedzy i kompetencji w zakresie zrozumienia dynamicznych powiązań pomiędzy litosferą, hydrosferą, atmosferą i biosferą,</li> <li>• Zrozumienie ludzkiego wpływu na globalne środowisko naturalne, głównie morskiego,</li> <li>• Wzrost wiedzy i kompetencji w zakresie wykorzystania morskich, odnawialnych źródeł energii.</li> </ul> <p>Wart podkreślenia o ogromnym znaczeniu gospodarczym jest wskazany wyżej rezultat „odbudowy aktywności morskiej krajowego przemysłu wydobywczego” który w połączeniu z kooperacją wiodących krajowych ośrodków naukowych rokuje znaczny efekt ekonomiczny i rozwój strategicznych dla Państwa obszarów gospodarki.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Konsorcjum Naukowo Przemysłowe w składzie :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. KGHM Polska Miedź S.A.</li> <li>2. LOTOS S.A.</li> <li>3. Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.</li> <li>4. INTEROCENAMETAL</li> <li>5. Centrum Badań i Rozwoju Technologii dla Przemysłu S.A.</li> <li>6. Akademia Morska w Szczecinie</li> <li>7. Akademia Górniczo - Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie</li> <li>8. Uniwersytet Szczeciński</li> <li>9. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie</li> </ol>
7.	Forma organizacyjno-prawna	Konsorcjum / Spółka celowa - Spółka prawa handlowego
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	347, 584 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IR 2014 - 2020

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	Grudzień 2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Grudzień 2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 1, PI 1b
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcia dotyczące sfery B+R realizowane przez przedsiębiorstwa i konsorcja naukowo-badawcze z woj. zachodniopomorskiego.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>29. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych KKBOF</b>
2.	Lokalizacja	Koszalińsko Kołobrzesko Białogardzki Obszar Funkcjonalny
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej możliwe będzie poprzez wdrożenie następujących przedsięwzięć w zakresie przygotowania terenów inwestycyjnych:</p> <p>1. Kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych SSSE Podstrefa Koszalin (Podstrefa „Koszalin” Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej od momentu powstania - w 2003 roku cieszy się ogromnym zainteresowaniem wśród inwestorów krajowych i zagranicznych, najlepszym dowodem na to jest kilkukrotne już poszerzenie jej o kolejne tereny inwestycyjne- w roku 2006, 2007 i 2012r. Obecnie trwa procedura związana z kolejnym poszerzeniem Podstrefy Koszalin o atrakcyjne tereny, łącznie dając jej obszar ponad 114 ha. Koszalin jest miastem o dużym potencjale gospodarczym, świadczy o tym ponad 18 tys. podmiotów gospodarczych oraz blisko 220 firm z kapitałem zagranicznym. Przedsiębiorstwa skupione w Podstrefie „Koszalin” SSSE już w 2012 roku zatrudniały ok. 1350 osób, planowane minimalne zatrudnienie po rozpoczęciu działalności gospodarczej wzrośnie ok. 200 osoby – czyli zatrudnienie wyniesie ponad 1740 osób. Niniejsze przedsięwzięcie swoim zakresem obejmuje udostępnienie nowych, atrakcyjnych terenów inwestycyjnych dla inwestorów potencjalnych, a także takich, którzy wyrazili już chęć współpracy. Polega ono przede wszystkim na rozbudowie wewnętrznego, już istniejącego systemu komunikacyjnego, rozbudowie sieci wodno-kanalizacyjnej oraz modernizacji sieci kanalizacji deszczowej. W ten sposób przygotowany teren zostanie przystosowany do potrzeb inwestycyjnych przedsiębiorców. Niewątpliwym atutem tej lokalizacji jest bliskość dworca PKP ze stacją przeładunkową dla wagonów towarowych, ponadto teren ten usytuowany jest pomiędzy dwoma liniami kolejowymi, umożliwiając w przyszłości budowę bocznicy kolejowej.</p> <p>2. Przygotowanie i uporządkowanie terenu inwestycyjnego poprzez przebudowę drogi wraz z oświetleniem i wyposażeniem w media SSSE w Laskach Koszalińskich W ramach zadania zostaną wykonane: wzmocnienie konstrukcji nawierzchni oraz wykonanie poszerzeń jezdni do szer. 6m, budowa</p>

		<p>oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienie terenów przyległych, przebudowa lub rozbudowa poboczy, doprowadzenie mediów (przyłączy gazowych, wodnych, energetycznych). Teren SSSE Laski Koszalińskie jest terenem zdegradowanym - rolnym wymagającym kompleksowego uporządkowania i przygotowania w związku z e zintensyfikowanym zapotrzebowaniem terenów inwestycyjnych.</p> <p>3. Przygotowanie terenów inwestycyjnych Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (powierzchnia 27 ha, grunt rolny, użytkowany rolniczo - klasa III, IV, V, VI) w Polanowie pod preferowane branże (tereny przemysłowo-produkcyjne, magazynowe, stacja paliwowa) obejmujące: prace studyjno-koncepcyjne, opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego, badania geotechniczne, opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu i dokumentacji projektowej, kompleksowe wyposażenie w media (kanalizacja sanitarna i deszczowa, zasilanie działek w wodę pitną i p/poż., zasilanie w energię, uzbrojenie teletechniczne, oświetlenie, komunikacja w obrębie terenu, budowa sieci dróg wewnętrznych, działania miękkie: kampania informacyjno-promocyjna obszaru, szkolenia dla pracowników. Tereny niezabudowane, przylegające do drogi wojewódzkiej nr 206.</p> <p>Przedsięwzięcia mają znaczący wpływ na podniesienie atrakcyjności terenów inwestycyjnych oraz wzmocnienie roli i wizerunku gospodarczego całego województwa, co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie bezrobocia, które w powiecie koszalińskim sięga do 28,7%. Realizacja tego projektu sprzyja więc wspieraniu gospodarki nie tylko lokalnej, ale także na szczeblu regionalnym, zapewniając wzrost poziomu zatrudnienia - przez to także spójność gospodarczą i społeczną.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Europa 2020, Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego
5.	Oczekiwane rezultaty	tworzenie nowych miejsc pracy skutkujące zmniejszeniem bezrobocia na terenie województwa, pozyskanie nowych inwestorów
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Koszalińsko KołobrzESCO Białogardzki Obszar Funkcjonalny
7.	Forma organizacyjno-prawna	porozumienie ZIT
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Wartość łącznie: 66 mln zł (50 mln zł + 5 mln zł+ 11 mln zł)
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 3, PI 3a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>30. Budowa Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego</b>
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, umożliwiającymi 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	<p>Infrastruktura Informacji Przestrzennej wprowadzi do działalności administracji publicznej województwa łąd 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.</p> <p>System obejmował będzie świadczenie elektronicznych usług związanych z dostępem do informacji przestrzennych, ich analizę oraz wykorzystywanie wszędzie tam, gdzie w znacznym stopniu przyczynią się do zwiększenia efektywności funkcjonowania administracji, służb czy wsparcia gospodarki i obywateli. Ponadto zapewni optymalny przepływ informacji pomiędzy bazami danych, ich integrację i harmonizację. Przyczyni się do usprawnienia interoperacyjności pomiędzy jednostkami administracji publicznej, ograniczy</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Jednostka wiodąca: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego (nadzór, koordynacja, współdziałanie)                  Jednostki współpracujące: JST, Administracja rządowa, osoby trzecie (współdziałanie)</p>
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 2c
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>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.</p>

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>31. Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji o Nieruchomościach Województwa Zachodniopomorskiego</b>
----	---	---

2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>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 m<sup>2</sup> 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</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>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.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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 wiarygodnych i aktualnych informacji o nieruchomościach gromadzonych w rejestrach publicznych. Dostęp do</p>

		<p>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 2c
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>32. Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)</b>
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

		<p>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.</p>
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Instytucja zarządzająca: MIR; Instytucja pośrednicząca: MAC; Instytucja wdrażająca: Władza Wdrażająca Programy UE; Jednostki współpracujące: JST
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Konkursy na dany obszar organizowane na szczeblu centralnym bez udziału środków regionalnych.
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	979 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO PC 2014 - 2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 2, PI 2a
<b>13.</b>	Przedsięwzięcia komplementarne	Realizacja projektów szerokopasmowych w ramach Działania 3.1 RPO WZ 2007-2013.

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>33. Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Przedmiotem projektu jest zakup taboru przeznaczonego do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich na liniach przebiegających przez teren województwa zachodniopomorskiego w komunikacji wewnętrznej i z sąsiednimi regionami. Zastąpi on 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 międzynaправczymi, 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.
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020
<b>5.</b>	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 [%]
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	JST
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	550 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO IIŚ 2014 - 2020

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorvtet	CT 7, PI 7iii
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 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.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>34. Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>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 sieci dróg krajowych oraz powiązań z układem połączeń międzynarodowych w tym sieci TEN- T. 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. 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.</p>

<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Plan zagospodarowania przestrzennego województwa
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Zwiększenie bezpieczeństwa, dostępności i spójności komunikacyjnej regionu - wskaźnik produktu - całkowita długość nowych i zmodernizowanych dróg [km]; wskaźnik rezultatu - skrócenie czasu przejazdu [%]
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie - Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	jednostka samorządu terytorialnego - jednostka organizacyjna jst
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	650 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7b
<b>13.</b>	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 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 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-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).

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>35. Likwidacja wąskich gardeł na drogach krajowych poprzez budowę obwodnic, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna</b>
2.	Lokalizacja	Kołobrzeg, Gryfino, Myślibórz, Węgorzyno,
3.	Opis przedsięwzięcia	<p><b>Obwodnica Kołobrzegu:</b> 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><b>Obwodnica Gryfina:</b> 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><b>Obwodnica Myśliborza:</b> 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 pieszo-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><b>Obwodnica Węgorzyna</b> - 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, udrożnienie 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	GDDKiA
7.	Forma organizacyjno-prawna	Skarb Państwa
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p><b>Razem: 239 mln zł</b></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 IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>Obwodnica Kołobrzegu: 2015</p> <p>Obwodnica Gryfina: 2016</p> <p>Obwodnica Myśliborza: 2015</p> <p>Obwodnica Węgorzyna: 2017</p>

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	Obwodnica Kołobrzegu: 2017 Obwodnica Gryfina: 2018 Obwodnica Myśliborza: 2016 Obwodnica Węgorzyna: 2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7b
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>36. Modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku granica woj. - Szczecinek - Runowo Pomorskie</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
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	PO liŚ 2014 - 2020 RPO WZ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7iii/7d
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

	<p>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.</p>
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>37. Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczeciński Obszar Metropolitalny
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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</p>

		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; powiat policki
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	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7iii

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, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łątko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej 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	<b>38. Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Celem ogólnym inwestycji jest zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego: cel strategiczny 3 - Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu; cel kierunkowy 3.1 - Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina; SRK 2020, cel III.3 - Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia; komplementarna Strategia Rozwoju miasta Szczecina 2025: Program strategiczny IV: Szczecin - atrakcyjne miasto metropolitalne; cel operacyjny IV.2: Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta; IV.3. Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta. 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.

<b>5.</b>	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.
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin/Spółka z o.o. Tramwaje Szczecińskie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	JST - część projektu dotycząca budowy i przebudowy torowisk/ Spółka z o.o. Tramwaje Szczecińskie - część projektu dotycząca zakupu taboru tramwajowego
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	350 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO liś 2014 - 2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	PI 4v
<b>13.</b>	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, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknó wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie , budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa), Przebudową ul. Kolumba z palcem przeddworcowym oraz Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) - centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa-ul. Korzeniowskiego wraz z

	infrastrukturą w Szczecinie,
--	------------------------------

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>39. Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	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 wyłączzonego 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. Potoczna, 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	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	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).
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	509 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7b
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	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: 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 IiŚ 2007-2013. 2. poprzez poprawę dostępności od strony DK nr 31. W ramach poprawy dostępności transportowej poprzez ulicę Autostrada

		<p>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</p> <p>– budowa nowych mostów przez rzekę Odrę i Regalicę”. Ze środków własnych Miasta została wykonana została budowa IV etapu przebudowy ulicy Autostrada Poznańska.</p> <p>kontraktem terytorialnym na obszarze Szczecińskiego Obszaru metropolitalnego objęta ma zostać realizacja odcinków drogi krajowej nr 13, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie , 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>
--	--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>40. Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczeciński Obszar Metropolitalny
<b>3.</b>	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 wzmocnienia powiązań funkcjonalnych w SOM, poprzez wykorzystanie potencjału miasta rdzeniowego - Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz zdynamizowania rozwoju całego obszaru. 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&amp;Ride oraz Bike&amp;Ride przy stacjach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych na obrzeżach miast oraz zakup autobusów energooszczędnych na obszarze SOM.</p> <p>Celem projektu jest podniesienie jakości - w układzie metropolitalnym - wewnętrznych powiązań komunikacyjnych poprzez poprawę i rozwój</p>

		<p>efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Budowa, przebudowa obiektów/systemu uzupełniającego do infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia kołowego ruchu drogowego.</p> <p>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 pasażerom i przewoźnikom oraz podmiotom niebędącym 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 SOM, 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 jego dostępności komunikacyjnej. Cele te zostaną osiągnięte bezpośrednio poprzez realizację poszczególnych działań (grup projektów).</p> <p>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&amp;Ride, Bike&amp;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 w JST (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&amp;Ride oraz Bike&amp;Ride; 2. Zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego; 3. Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy)-centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa – ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie</p>
<p>4.</p>	<p>Dokumenty strategiczne</p>	<p>Realizacja projektu wpisuje się w cele rozwoju systemu transportu publicznego, zapisane w koncepcji rozwoju transportu miejskiego na terenie SOM, a w konsekwencji Strategii ZIT SOM, 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 otrzymało dofinansowanie na sporządzenie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla JST - członków SSOM w ramach Konkursu 2/POliŚ/9.3/2013 zorganizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Na początku września 2014 r. zostanie uruchomiony przetarg na wyłonienie wykonawcy Planu. JST wchodzące</p>

		<p>w skład SSOM podjęły uchwały rad gmin o przystąpieniu do opracowania Planów dla każdej z gmin oraz dla całego obszaru SOM. 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 (bezpośrednio cel 7: promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktury sieciowych; oraz pośrednio w: cel 8 wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników); Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej); Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020; projekt Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020 (cel 4: Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji); 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; Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dokument zostanie przyjęty przez Walne Zebranie członków SSOM we wrześniu 2014 r.).</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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&amp; Ride, Bike &amp; 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 &amp; 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.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Jednostki Samorządu Terytorialnego, przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego</p>
7.	Forma organizacyjno-prawna	<p>Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego</p>
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>325 mln zł</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	<p>PO liŚ 2014 - 2020 RPO WZ 2014 - 2020</p>
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>2014</p>

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4v/4e
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Projekt główny pn. „Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru na obszarze aglomeracji szczecińskiej” powiązany jest z siedmioma projektami uzupełniającymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przebudowa ul. Autostrada Poznańska, etap V - Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6;</li> <li>2. Budowa obwodnicy zachodniej Świnoujścia obejmująca ul. Wojska Polskiego/Bałtycka/11-go Listopada/Karsiborska;</li> <li>3. Budowa obwodnicy wschodniej łączącej Bazę Marynarki Wojennej NATO z przeprawami promowymi Centrum i Warszów – etap I – rozbudowa ul. Steyera w Gminie Miasto Świnoujście;</li> <li>4. Budowa ścieżki rowerowej do Wielgowa przez Motaniec, Niedźwiedz w celu łączności miasta Szczecin z miastem Stargard Szczeciński przez gminę Kobylanka;</li> <li>5. Utworzenie systemu bezobsługowej wypożyczalni rowerów publicznych w mieście Szczecin;</li> <li>6. Budowa ścieżki rowerowej na odcinku Police – Trzebież. – projekt przygotowywany do realizacji w ramach programu INTERREG VA, w latach 2015 – 2016;</li> <li>7. Budowa ścieżki rowerowej w mieście Police - projekt do realizacji w roku 2014. Beneficjent: Gmina Police.</li> </ol> <p>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, budową i przebudową torowisk oraz zakupem niskopodłogowego taboru tramwajowego, a także inwestycjami drogowymi (przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie, budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa).</p>

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>41. Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	Celem ogólnym projektu jest zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu miejskiego w ogólnym przewozie osób na terenie miasta. Celem społeczno-gospodarczym projektu jest zwiększenie dostępności mieszkańców do komunikacji zbiorowej, ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji tramwajowej. Realizacja projektu przyczyni się między innymi do: zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży (w tym poprawy warunków korzystania z

		<p>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. Aktualnie komunikacja miejska w obrębie Prawobrzeża oparta jest wyłącznie na komunikacji autobusowej. Dzięki realizacji projektu połączenie dwóch części miasta odbędzie się w głównej mierze na bazie tramwaju, a autobus będzie środkiem dojazdu do przystanków SST.</p> <p>Planowane przedsięwzięcie jest jednym z podstawowych elementów rozwoju systemu komunikacji zbiorowej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, przyczyniającym się do poprawy integracji funkcjonalnej i przestrzennej tego obszaru. Projekt przyczyni się do rozszerzenia skierowanej do mieszkańców Szczecina i SOM oferty przyjaznego środowiska naturalnego, 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. Projekt polega na wybudowaniu nowej linii tramwajowej łączącej odcinek od Basenu Górniczego do przystanku "Turkusowa" (budowa i przebudowa odcinków torów i trakcji tramwajowej). Projekt uwzględnia integrację podsystemów, również w odniesieniu do kolei. Tymczasowa pętla przy ul. Turkusowej będzie zlokalizowana w sąsiedztwie stacji Szczecin Zdroje, co pozwoli na sprawną zmianę środka komunikacji i łatwiejszy dojazd do centrum miasta.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Szczecina, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Strategia Rozwoju Kraju 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	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.
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/	PI 4e/4v
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Inwestycja stanowi kontynuację budowy „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” - etap I –przedsięwzięcie w trakcie realizacji , finansowanego 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"> <li>• Zadanie 1 A – Przebudowa ulicy Hangarowej dla potrzeb budowy SST wraz z niezbędnym przełożeniem uzbrojenia podziemnego,</li> <li>• Zadanie 1 B – Przebudowa ulicy Batalionów Chłopskich dla potrzeb budowy SST wraz z niezbędnym przełożeniem uzbrojenia podziemnego,</li> <li>• Zadanie 1 C – Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na odcinku od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli przy ulicy Turkusowej.</li> </ul> <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 działaniami 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, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie, Trasa Północna - etap III - budowa nowej ulicy od ul. Łącznej do ul. Szosa Polska, Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa; oraz projektami Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) - centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa - ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie, Przebudowa ul. Kolumba z placem przeddworcowym, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie. 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</p>

	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, Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknó wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie , budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa).
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>42. Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknó wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>Węzeł Łęknó ma kluczowe znaczenie w celu wzmocnienia centrotwórczej roli Śródmieścia i wykreowania nowej jakości przestrzeni publicznych w Szczecinie. Polityka przestrzenna, bazująca na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin (uchwała Rady Miasta nr XVII/470/12 z dnia 26.03.2012) i prowadzona przez GM Szczecin na obszarze ścisłego centrum jest ukierunkowana na: zmiany w systemie komunikacyjnym, polegające na: ograniczaniu ruchu tranzytowego, rozwoju tramwajowego transportu publicznego, łączącego odległe obszary miasta z jego centrum, budowie parkingów strategicznych w rejonie skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z drogami dojazdowymi i liniami tramwajowymi, zwiększeniu gęstości linii tramwajowych w obszarze śródmiejskim, ograniczaniu naziemnych terenów parkingowych i budowie parkingów i garaży wbudowanych i podziemnych, działaniach zniechęcających do użytkowania samochodu w obszarze centrum i wymuszających ich rotację, tworzeniu środowiska przyjaznego dla pieszych i rowerzystów (struktura dostępności), dominacji ruchu pieszego i rowerowego, w tym ciągi uliczne z wyłączeniem ruchu kołowego (deptaki), na których dopuszcza się jedynie ograniczony dojazd do nieruchomości, przeznaczeniu chodników wyłącznie dla ruchu pieszego oraz na atrakcyjne wyposażenie przestrzeni publicznych (ogrody letnie, meble uliczne, zieleni, ciągi pasażowe, obiekty imprezowe, itp). Podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej na obszarze miasta wyznaczono tramwaj wraz z współpracującą z nim siecią linii autobusowych. Rolę uzupełniającą w pasażerskiej obsłudze miasta ma spełniać system kolejowy, poprzez przywrócenie połączeń lub integrowanie systemu tramwajowego i kolejowego. Miejscami integrującymi poszczególne środki transportu będą węzły przesiadkowe. Na obszarze Śródmieścia daje się priorytet w ruchu dla komunikacji tramwajowej. Zakłada się poprawę standardów obsługi komunikacją zbiorową (wysoka częstotliwość, odpowiednia zdolność przewozowa, dostępność, wysoka prędkość) tak, aby mogła być ona konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego. Celem projektu jest m.in. wyprowadzenie ruchu kołowego z centrum miasta w kierunku dzielnic północnych Szczecina i Polic oraz w kierunku kraju. Obecny układ drogowy Szczecina nie jest przystosowany do sprawnej obsługi miasta. Postępującej motoryzacji i wzrostowi ciężaru jednostkowych przewozów towarowych nie towarzyszył równoczesny rozwój sieci ulicznej, obwodnic i tras łączących Szczecin z otoczeniem. Ruch na drogach dochodzących do granic miasta wzrósł</p>

		<p>w ostatnich pięciu latach z 40 do 80%. Istotnym mankamentem jest brak obwodnic, które zbierałyby ruch tranzytowy, przygraniczny i z Polic do wnętrza regionu i centrum kraju. Ograniczenia te powodują duże zagęszczenie ruchu na podstawowych ciągach komunikacyjnych w Śródmieściu. Układ urbanistyczny Szczecina wymusza konieczność przemieszczania się pomiędzy Prawobrzeżem i Lewobrzeżem, (planowane jest ich połączenie trasą szybkiego tramwaju). 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 obu częściami miasta już obecnie jest w znacznym stopniu wykorzystana. W ramach wybranego wariantu przewiduje się budowę ok. 1 km Trasy Średnicowej, 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 zaplanowano jako węzeł częściowo bezkolizyjny typu WB. Trasa 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.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia rozwoju Szczecina 2025; Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020; Strategia rozwoju Kraju 2020
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do: zmniejszenie natężenia ruchu na terenie głównych ulic w obszarze węzła, wzrost bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, obniżenie emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta rdzeniowego SOM, poprawa skomunikowania lewobrzeżnego i prawobrzeżnego Szczecina, modernizacja istniejących ulic, poprawa konkurencyjności dzielnic miasta przez które przechodzi inwestycja; poprawa dostępności do przemysłowych, wymagających rewitalizacji obszarów położonych w północno – zachodnich dzielnicach miasta rdzeniowego SOM, a także wpływ na poprawę skomunikowania terenów inwestycyjnych w Gminie Police i Gminie Kołbaskowo; poprawa skomunikowania z północnymi dzielnicami miasta i obszarem inwestycyjnym na północy miasta; podniesienie stopnia zintegrowania i dostępności komunikacyjnej dzielnic Szczecina i obszaru funkcjonalnego; zapewnienie wygodnej drogi dostępu do bezpiecznych przystanków, zapewnienie instalacji do dystrybucji nośników energii
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Szczecin
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	145 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014 - 2020 RPO WZ 2014 - 2020

10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	PI 4v/4e
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Dotychczas wykonano następujące działania inwestycyjne: 1. Budowa Trasy Północnej etap I - zadanie zakończone - (środki własne); 2. Budowa Trasy Północnej w Szczecinie – etap II wraz z dojazdem przez ulice łączna – zadanie zakończone RPO WZ 2007-2013; 3. Przebudowa ul. Przyjaciół Żołnierza od łącznika do Warcisława – III etap obwodnicy Śródmiejskiej Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006; 4. Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap V – budowa ulicy od ul. Duńskiej – Krasieńskiego do ul. Arkońskiej - zadanie zakończone – (Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013). 5. Projekt Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI – budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Mickiewicza - RPO WZ 2007-2013 1 190 000,00 PLN, 6. Przebudowa ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III – aktualizacja dokumentacji inwestycyjnej - RPO WZ 2007-2013 425 000,00 PLN, 7. Przebudowa ul. Autostrada Poznańska, etap V – węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6 – aktualizacja dokumentacji inwestycyjnej” (2 125 000,00 PLN), 8. Trasa Północna, etap III - Budowa nowej ulicy od ul. łącznej do ul. Szosa Polska” (2 122 365,00 PLN) RPO WZ 2007-2013. Planowane nowe przedsięwzięcia komplementarne: Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusowego na obszarze SOM (POIŚ), Przebudowa ul. Kolumba z placem przeddworcowym, Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju - etap II, Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) - Centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa-ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie; Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego. 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>43. Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa</b>
2.	Lokalizacja	Kołbaskowo, Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Inwestycja zlokalizowana jest 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).</p> <p>Budowa nowej drogi krajowej nr 13 jest jedną z najbardziej oczekiwanych inwestycji, zarówno przez Gminę Kołbaskowo, miasto Szczecin, Szczeciński Obszaru 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 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"> <li>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,</li> <li>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,</li> <li>3) DK nr 13 jest łącznikiem z dwoma systemowymi priorytetami:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. komponentem drogowym transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T),</li> <li>b. korytarzem Bałtyk—Adriatyk (korytarz sieci bazowej TEN-T)</li> <li>c. komponentem drogowym Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego,</li> </ol> </li> <li>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);</li> <li>5) DK nr 13 stanowi głównym wjazd do Szczecina od strony Niemiec, głównie z kierunku Berlina,</li> <li>6) DK nr 13 pozostaje głównym dojazdem do Zakładów Chemicznych Police od strony południowej i zachodniej;</li> <li>7) w sytuacji braku Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina i dodatkowego</li> </ol>

		<p>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,</p> <p>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;</p> <p>9) z DK nr 13 w bardzo dużej mierze korzystają mieszkańcy okolicznych gmin i powiatów codziennie dojeżdżając do pracy i do szkół.</p>
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	<p>a) droga o długości: 6,54 km</p> <p>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> <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 IiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2015
11.	Przewidywana data zakończenia	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7b

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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>44. Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF</b>
2.	Lokalizacja	Koszalińsko Kołobrzesko Białogardzki Obszar Funkcjonalny
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Program zakłada poprawę jakości i atrakcyjności usług świadczonych przez miejski transport publiczny na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Stale rosnący ruch samochodów na terenie KKBOF jest głównym czynnikiem wzrostu emisji szkodliwych substancji do atmosfery, a także pogarszania się klimatu akustycznego. Czynniki te negatywnie oddziałują na środowisko, a w konsekwencji na jakość życia mieszkańców. W odpowiedzi na rosnący ruch samochodów konieczne jest wprowadzenie rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji CO2 do środowiska poprzez realizację następujących zadań w ramach Programu:</p> <p>Zadanie 1: centra przesiadkowe wraz z systemem komunikacyjnym umożliwiającym rozwój transportu niskoemisyjnego na terenie Koszalińsko-</p>

		<p>KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Inwestycja polegać ma na wyodrębnieniu na terenie KKBOF bezpiecznych asfaltobetonowych ścieżek, pasów rowerowych umożliwiających sprawną komunikację wewnętrzną, tworzenie centrów przesiadkowych, systemu B&amp;R i P&amp;R oraz dowiązanie nowych ścieżek do istniejących chodników. Nieodłącznym elementem projektu jest kampania informacyjno-promocyjna mająca na celu zachęcenie mieszkańców do zmiany dotychczasowych środków lokomocji na transport niezmotoryzowany.</p> <p>Zadanie 2: zapewnienie komfortu oraz skrócenie czasu przejazdu, dzięki wprowadzeniu kompleksowego systemu działań związanych z poprawą układów komunikacyjnych miast KKBOF (Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu), m.in. dzięki modernizacji taboru transportu miejskiego. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na wzrost ilości osób korzystających z oferty miejskiego transportu publicznego. Pośrednią konsekwencją zmiany modelu zachowań stanie się zmniejszenie prywatnego transportu kołowego, co wprost wpłynie na ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> na terenie Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu. Wizja bezpiecznego i konkurencyjnego systemu miejskiego transportu publicznego korzystnie wpłynie na jakość powietrza, poziom hałasu, a także na zdrowie mieszkańców m.in. dzięki zakupowi przyjaznych, ekologicznych dla środowiska autobusów. Dodatkowo, w ramach przedsięwzięcia przewiduje się działania miękkie – kampanię informacyjno-promocyjną wspierającą proekologiczne zachowania i zachęcającą do korzystania z usług miejskiego transportu publicznego. Realizacja zadania w połączeniu z wprowadzeniem na terenie miast alternatywnych form transportu publicznego, np. rowerów miejskich, systemu B&amp;R i P&amp;R i in. wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń z miejskich systemów transportu publicznego, a tym samym wpłynie korzystnie na ograniczenie emisji. Planowana inwestycja zgodna jest z kierunkami dotyczącymi wspierania tych rozwiązań, które pozwalają na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Strategia Europa 2020, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030</p> <p>Strategie sektorowe: Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim, Strategie Rozwoju Gmin i Miast, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych, Wieloletnie Prognozy Finansowe Gmin i Miast</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	M.in. zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska, odciążenie ruchu samochodowego w centrum miasta w centrach miast KKBOF, bezpieczne pasy rowerowe, poprawa klimatu akustycznego na terenie miast
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Partnerstwo ZIT
7.	Forma organizacyjno-prawna	JST, jednostki organizacyjne JST
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>Wartość ogółem zadań łącznie - 133 mln zł, w tym:</p> <p><b>zadanie 1: 87 mln zł, w tym:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. KOSZALIN, Budowa wewnętrznego systemu ścieżek rowerowych w powiązaniu z trasami zewnętrznymi - 18,5 mln zł</li> <li>2. m. KOŁOBRZEG, Inteligentne systemy transportowe, budowa systemu bezobsługowej miejskiej wypożyczalni rowerów oraz parkingi strategiczne Park &amp; Ride - 5 mln zł</li> <li>3. MANOWO, Budowa drogi rowerowej z miejscowości Kretomino do m. Manowo - 5 mln zł</li> </ol>

		<p>4. MIELNO, Centrum przesiadkowe wraz z systemem komunikacyjnym umożliwiającym rozwój transportu niskoemisyjnego- 6 mln zł</p> <p>5. SIANÓW, Rozwój transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy i Miasta Sianów - 12 mln zł</p> <p>6. KARLINO, Budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy Karlino alternatywą dla ruchu kołowego dla mieszkańców dojeżdżających do pracy do okolicznych miejscowości - 5 mln zł</p> <p>7. ŚWIESZYNO, Poprawa infrastruktury rowerowej obszaru podmiejskiego - przebudowa drogi powiatowej nr 3529Z (Koszalin-Niekłonice-Dunowo-Niedalino) - 7,3 mln zł</p> <p>8. BOBOLICE, Budowa nowych i modernizacja istniejących ścieżek i szlaków pieszo-rowerowych na terenie Gminy Bobolice - 1,5 mln zł</p> <p>9. GOŚCINO, Budowa zintegrowanych dróg rowerowych umożliwiających dojazd do pracy i głównych ośrodków gospodarczych - 5 mln zł</p> <p>10. gm. KOŁOBRZEG, Budowa dróg rowerowych na terenie Gminy oraz systemu bezobsługowej miejskiej wypożyczalni rowerów i parkingów strategicznych Park&amp;Ride - 10 mln zł</p> <p>11. DYGOWO, Budowa dróg rowerowych jako alternatywa dla transportu samochodowego - 5,4 mln zł</p> <p>12. USRTONIE MORSKIE, Budowa ścieżek dojazdowych na terenie gminy Ustronie Morskie - 4 mln zł</p> <p>13. POLANÓW, Budowa tras rowerowych jako dróg dojazdowych do zakładów pracy - 1,5 mln zł;</p> <p><b>zadanie 2: 46 mln zł, w tym:</b></p> <p>1. KOSZALIN - 25 mln zł</p> <p>2. KOŁOBRZEG - 6 mln zł</p> <p>3. BIAŁOGARD - 15 mln zł</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014 - 2020 RPO WZ 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	PI 4V/4e
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	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

		<p>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 nowowytbudowaną 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 &amp; 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 S" 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 pieszo-rowerowej 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>
--	--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>45. Modernizacja linii kolejowej nr 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Koszalińsko Kołobrzesco Białogardzki Obszar Funkcjonalny
<b>3.</b>	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	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 7, PI 7d
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

	<p>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.</p>
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>46. Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	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 tuneli 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</p>

		Szczecinie, który dysponuje potencjałem rozwojowym.
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 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	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. 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 SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Centrum Opieki

	Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie , 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.
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>47. Dostosowanie SPWSZ do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych - zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekłe Chorych</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Obecnie w Szpitalu funkcjonuje jedynie pododdział geriatryczny na oddziale chorób wewnętrznych, na którym znajduje się jedynie 6 łóżek. Wynika to głównie z faktu, iż wnioskodawca nie posiada odpowiednich pomieszczeń, w których można by było zlokalizować oddział geriatryczny. Jest to jedyny pododdział geriatryczny w Szczecinie i jeden z nielicznych w województwie zachodniopomorskim a liczba pacjentów, którzy powinni być leczeni na takich oddziałach stale rośnie i całą pewnością popyt na świadczenia medyczne wykonywane na oddziałach geriatrycznych znacznie przewyższa podaż. Konieczne jest zatem utworzenie nowego oddziału szpitalnego, posiadającego zdecydowanie większą liczbę łóżek.
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, cel strategiczny 6: Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu, cel kierunkowy 6.1: Zwiększanie jakości i dostępności opieki zdrowotnej; Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego, zadanie strategiczne 2: Zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej w dziedzinie całodobowej podstawowej opieki zdrowotnej, specjalistycznej opieki ambulatoryjnej i opieki stacjonarnej.
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Celem projektu jest poprawa zdrowia osób starszych zamieszkujących województwo zachodniopomorskie poprzez podjęcie kompleksowych działań związanych z udzielaniem świadczeń zdrowotnych, opieką nad osobami starszymi i edukacją osób starszych w zakresie dbania o swoje zdrowie.
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	6 406 000 zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014-2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015

11	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9a
13	Przedsięwzięcia komplementarne	Bieżące dostosowanie infrastruktury szpitali do standardów sanitarno-technicznych, w celu poprawy jakości i długości osób po 60 roku życia konieczne jest podejmowanie zintegrowanych działań w zakresie szeroko rozumianej opieki zdrowotnej, edukacji osób starszych, edukacji opiekunów osób starszych, rehabilitantów, pielęgniarek, lekarzy w zakresie szeroko rozumianej opieki geriatrycznej/postępowania z pacjentem geriatrycznym samorządu terytorialnego.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>48. Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie</b>
2.	Lokalizacja	Koszalin
3.	Opis przedsięwzięcia	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.
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 Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie
7.	Forma organizacyjno-	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej

	prawna	
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 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>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.</p> <p>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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” 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 SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem , 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.</p>

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>49. Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin

3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedmiotem projektu będzie budowa i wyposażenie nowego obiektu, na terenie Samodzielnego Publicznego Wojewódzkiego Szpitala w Szczecinie przy ul. Arkońskiej 4, na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz związanych z Oddziałami Poradni Specjalistycznych Wojewódzkiego Szpitala Zespołowego w Szczecinie oraz wykonanie dokumentacji rejestracyjnej i łądowniska.</p> <p>Projekt obejmie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Oddział Obserwacyjno-Zakaźny i Chorób Tropikalnych z Oddziałem Nabytych Niedoborów Immunologicznych, wraz z poradniami: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Poradnia Chorób Zakaźnych i Chorób Tropikalnych,</li> <li>b) Poradnia Nabytych Niedoborów Immunologicznych (Dorośli),</li> <li>c) Poradnia Chorób Odzwierzęcych, Pasożytniczych i Profilaktyki Wścieklizny,</li> </ol> </li> <li>2. Oddział Dziecięcy Obserwacyjno-Zakaźny wraz z poradniami: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Poradnia Chorób Zakaźnych dla Dzieci,</li> <li>b) Poradnia Nabytych Niedoborów Immunologicznych (Dzieci),</li> </ol> </li> <li>3. Izba Przyjęć Zakaźna (musi być wyodrębniona Zgodnie z Rozporządzeniem MZ z 26.06.2012r.)</li> </ol>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>"Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego</p> <p>Cel strategiczny: Stworzenie spójnego systemu realizacji zadań ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.</p> <p>Cele operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej w dziedzinie całodobowej podstawowej opieki zdrowotnej,</li> <li>- zapewnienie specjalistycznej opieki stacjonarnej,</li> <li>- zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej,</li> <li>- podnoszenie poziomu kwalifikacji personelu medycznego,</li> <li>- właściwe zabezpieczenie sanitarno-epidemiologiczne województwa." </li></ul>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Rezultaty projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zintegrowanie oddziałów zakaźnych dla dorosłych i dzieci oraz wszystkich poradni specjalistycznych, stanowiących zaplecze ambulatoryjne dla pacjentów tych jednostek (do tej pory rozproszonych po całym szpitalu) w celu stworzenia Centrum Chorób Zakaźnych, co zapewni: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) lepsze wykorzystanie kadry lekarskiej,</li> <li>b) poprawę efektywności wykorzystania sprzętu i aparatury medycznej.</li> </ol> </li> <li>2. Skupienie pacjentów zakaźnych w jednym miejscu, ograniczenie możliwości roznoszenia się chorób - zmniejszenia ryzyka zakażeń i powikłań w trakcie hospitalizacji dla innych pacjentów: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) w przypadku pandemii i epidemii możliwość izolowania budynku,</li> <li>b) łatwość w skanalizowaniu nieczystości pochodzących z oddziałów i poradni i skierowaniu ich do specjalnej do tego celu oczyszczalni ścieków (istniejącej już na terenie SPWSZ w Szczecinie),</li> </ol> </li> <li>3. Dostosowanie oddziałów zakaźnych SPWSZ w Szczecinie do wymagań prawnych, związanych przede wszystkim z koniecznością izolowania pacjentów i stasowania szczególnych reżimów sanitarnych,</li> <li>4. Dostosowanie infrastruktury technicznej SPWSZ w Szczecinie do potrzeb osób niepełnosprawnych.</li> <li>5. Poprawa organizacji i bezpieczeństwa pracy personelu medycznego, poprzez dostosowanie oddziałów pod względem wymogów sanitarnych i możliwości stosowania środków ochrony osobistej przez personel medyczny i pomocniczy.</li> </ol> <p>Liczba leczonych pacjentów na oddziałach objętych projektem wyniosła: 1 851</p>

		osób w roku 2013. Z usług poradni korzysta rocznie około (2013r.) 12.777 pacjentów. Liczba leczonych pacjentów w jednostkach objętych projektem co roku wzrasta.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie, 71-455 Szczecin, ul. Arkońska 4
7.	Forma organizacyjno-prawna	samodzielny publiczny zakład opieki zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	20 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO 2014 – 2020
10	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2017
12	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT9, PI 9a
13	Przedsięwzięcia komplementarne	1. „Utworzenie Centrum Diagnostyki Obrazowej w Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie”; Wartość projektu - 12.372.144,30 zł; źródła finansowania: RPO WZ, dotacje Województwa Zachodniopomorskiego, środki własne; 2. „Dostosowanie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego wraz z pomieszczeniami RTG” Wartość inwestycji: 604.382,16 zł (środki własne). 3. „Centrum zabiegowe z zapleczem łóżkowym w Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie” (2009 – 2014; Wartość projektu: 47.780.649 zł; źródła finansowania: środki własne, środki EFRR w ramach RPO WZ i dotacje Województwa Zachodniopomorskiego)."

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>50. Przebudowa z rozbudową Oddziału Obserwacyjno - Zakaźnego z Pododdziałem Hepatologii, Izbą Przyjęć, Poradnią Hepatologiczną i Poradnią Chorób Zakaźnych dla Dzieci i Dorosłych Szpitala Wojewódzkiego im. M. Kopernika w Koszalinie</b>
2.	Lokalizacja	Koszalin

3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Obecnie Oddział wraz z Izbą Przyjęć i Poradnią mieści się w budynku wybudowanym w latach 60-tych ubiegłego wieku, w którym – bez znacznych nakładów finansowych- nie ma możliwości zapewnienia wymaganych standardów zarówno pod względem powierzchni, jak i wyposażenia budynku. Projekt miałby na celu przeprowadzenie remontu kapitalnego sal łóżkowych i węzłów sanitarnych oraz boksów Melcera, poprawę komunikacji m.in.. przez dobudowanie szybu windowego, pozyskanie dodatkowej powierzchni na potrzeby Izby Przyjęć i Poradni oraz przygotowanie Oddziału ze stanowiskami o standardzie pełnej izolacji oddechowej dla chorych lub podejrzanych o zachorowanie na chorobę szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną. Niezbędna jest również budowa specjalistycznej myjni dla środków transportu sanitarnego, tj karettek, wózków transportowych itp. Obecnie Oddział wraz z Izbą Przyjęć i Poradnią mieści się w budynku wybudowanym w latach 60-tych ubiegłego wieku, w którym – bez znacznych nakładów finansowych- nie ma możliwości zapewnienia wymaganych standardów zarówno pod względem powierzchni, jak i wyposażenia budynku. Projekt miałby na celu przeprowadzenie remontu kapitalnego sal łóżkowych i węzłów sanitarnych oraz boksów Melcera, poprawę komunikacji m.in.. przez dobudowanie szybu windowego, pozyskanie dodatkowej powierzchni na potrzeby Izby Przyjęć i Poradni oraz przygotowanie Oddziału ze stanowiskami o standardzie pełnej izolacji oddechowej dla chorych lub podejrzanych o zachorowanie na chorobę szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną. Niezbędna jest również budowa specjalistycznej myjni dla środków transportu sanitarnego, tj karettek, wózków transportowych itp.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego          Cel strategiczny: Stworzenie spójnego systemu realizacji zadań ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.          Cele operacyjne:          - zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej w dziedzinie całodobowej podstawowej opieki zdrowotnej,          - zapewnienie specjalistycznej opieki stacjonarnej,          - zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej,          - podnoszenie poziomu kwalifikacji personelu medycznego,          - właściwe zabezpieczenie sanitarno-epidemiologiczne województwa.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Inwestycja umożliwiłaby przede wszystkim:          - poprawienie warunków leczenia i rozszerzenie zakresu usług świadczonych w Oddziale,          - poprawienie warunków, w jakich diagnozowani są pacjenci w Izbie Przyjęć,          - rozszerzenie zakresu usług medycznych o poradnię dla osób zakażonych HIV,          - zwiększenie bezpieczeństwa higieniczno – sanitarnego bazy transportowej Szpitala,          - zwiększenie dostępności leczenia poprzez poprawę bazy lokalowej i sprzętu oraz zwiększenie zatrudnienia.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	samodzielny publiczny zakład opieki zdrowotnej

8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	20 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	III kw. 2015 r.
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	IV kw. 2018 r.
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT9, PI 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Modernizacja Szpitala Wojewódzkiego w Koszalinie składająca się z przebudowa Pododdziału Patologii Cięży i Noworodków Septycznych, budowa Wielosalowego Zespołu Operacyjnego /WZO/, budowa Budynku Internistycznego /B1/.Wartość projektu - 59 487 406 zł; źródła finansowania: RPO WZ, dotacje Województwa Zachodniopomorskiego, środki własne;

1.	Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego	51. Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie <sup>7</sup>
2.	Lokalizacja	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"> <li>• PET-MR do innowacyjnej metody diagnozowania i monitorowania schorzeń nowotworowych z użyciem rezonansu magnetycznego o mocy 3 tesli,</li> <li>• Gammakamera hybrydowa SPECT/CT z osprzętem,</li> <li>• PEM-pozytonowa emisyjna mammografia do diagnostyki zmian nowotworowych w piersiach.</li> </ul> <p>Istotą projektu jest tworzenie specjalistycznych, ponadregionalnych centrów usług 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,</p>

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

		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.
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	66,4 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 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	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. 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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” w Szczecinie

		, przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostyczno-terapeutycznej leczenia zakaźnego w subregionach, rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie, 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.
--	--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>52. Budowa i modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>Zakres przedmiotowy projektu dotyczy budowy, remontu i modernizacji obiektów budowlanych użytkowanych przez Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie i jej Filii.</p> <p>Realizacji projektu będą towarzyszyć działania mające na celu zawarcie umów na realizację prac objętych przedmiotem projektu. Wyłonienie wykonawców nastąpi w wyniku przeprowadzenia postępowań przetargowych zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi prawa zamówień publicznych.</p> <p>Aktualnie siedziby Filii WSPR w Szczecinie, przewidziane do objęcia niniejszym projektem, to obiekty których stan techniczny jak i sanitarny wymaga natychmiastowego dostosowania do obowiązujących przepisów. Powierzchnie budynków są nie odpowiednie dla potrzeb funkcjonowania Zespołów Państwowego Ratownictwa Medycznego. Infrastruktura techniczna jest niewystarczająca. Brak jest miejsc parkingowych i garażowych, w związku z czym utrudnione jest prawidłowe przygotowanie ambulansów do wyjazdów (dezynfekcja, podłączenie do sieci energetycznej, a w okresie zimowym należy nieustannie odśnieżać pojazdy).</p> <p>Realizacja projektu bezpośrednio przyczyni się do dostosowania pomieszczeń pod potrzeby funkcjonowania zespołów wyjazdowych, umożliwi efektywniejsze przygotowanie zespołów wyjazdowych, a co najważniejsze nie spowoduje opóźnienia czasu dojazdu zespołów ratownictwa medycznego do poszczególnych miejsc na terenie zabezpieczanych powiatów.</p> <p>Przedmiotem objętym realizacją projektu jest w zależności od lokalizacji Filii budowa lub modernizacja obiektów budowlanych. Wszystkie zaplanowane prace będą miały na celu takie dostosowanie budynków, aby możliwe było efektywniejsze eksploatowanie ambulansów, poprawienie warunków socjalnych pomieszczeń zajmowanych przez członków zespołów ratownictwa medycznego przy jednoczesnym dostosowaniu ich do obowiązujących przepisów sanitarnych oraz budowlanych.</p> <p>Po zakończeniu przedsięwzięcia nastąpi zmiana funkcji oraz przebudowa układu funkcjonalnych obiektów obejmująca utworzenie pomieszczeń biurowych, socjalno-bytowych, magazynowych oraz stanowisk garażowych i stanowisk do dezynsekcji samochodów sanitarnych. Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji będą zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami budowlanymi przy uwzględnieniu przepisów i wymogów sanitarno-epidemiologicznych.</p>

4.	Dokumenty strategiczne	<p>Długookresowa Strategia Kraju 2030, Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia Sprawne Państwo 2020, Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego, "Zdrowie 2020. Europejskie ramy polityczne i strategiczne na XXI wiek", "EUROPA 2020. Długookresowa strategia Unii Europejskiej", "POLICY PAPER dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020.Krajowe ramy strategiczne", Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>Rezultatem bezpośrednim wynikającym z realizacji projektu jest poprawa stanu oraz funkcjonalności obiektów użytkowanych przez Zespoły Ratownictwa Medycznego zabezpieczające mieszkańców województwa zachodniopomorskiego i co się z tym wiąże bezpośrednie przełożenie na jakość świadczonych usług. Mierzalne korzyści społeczne związane z realizacją projektu to: redukcja cierpienia dla rodzin, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów oraz wzrost zaufania do służby zdrowia. Przedmiotowy projekt realizuje cel horyzontalny dotyczący zrównoważonego rozwoju, integrującego wymiar środowiskowy, ekonomiczny i społeczny. Stan zdrowotny obywateli stanowi istotny czynnik zdolności produkcyjnej społeczeństwa, a poprawa zdrowia przyczynia się do polepszenia potencjału wzrostu (ocena tego związku w odniesieniu światowym przedstawiona jest w Raporcie Komisji o makroekonomii i zdrowiu- pod przewodnictwem Jeffrey'a D. Sachs's 2001: „Macroeconomics and health: investing in health for economic development”. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), Genewa)- w lepszym zdrowiu leży potencjał wyższej wydajności, wydłużenia okresu aktywności zawodowej oraz niższych kosztów.</p> <p>Podstawowa przesłanka powyższego celu zakłada, iż wymiar gospodarczy, społeczny oraz środowiskowy zrównoważonego rozwoju powinny ze sobą harmonizować, jak również wzajemnie się wzmacniać. Zrównoważony rozwój gwarantuje członkom Unii Europejskiej pozytywną długoterminową wizję społeczeństwa, które żyje w większym dobrobycie, a także zapewnia lepszą jakość życia dla obecnych oraz przyszłych pokoleń.</p> <p>Dzięki realizacji projektu możliwe będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zachowanie zasady „złotej godziny”- zagwarantowanie mieszkańcom uzyskania pomocy medycznej w odpowiednio krótkim czasie, co pozwoli poszkodowanym na zachowanie zdrowia lub życia i umożliwi powrót do aktywności zawodowej,</li> <li>- zwiększenie dostępności do świadczeń z zakresu ratownictwa medycznego- cel jakościowy,</li> <li>- poprawę dostępu do usług medycznych dla określonej liczby ludności tj mieszkańców powiatów oraz osób poruszających się po drogach powiatu wymagających udzielenia natychmiastowej pomocy medycznej- cel ilościowy,</li> <li>- poprawę jakości świadczonych usług- poprawa możliwa będzie do zrealizowania dzięki prawidłowemu przygotowaniu ambulansów- prawidłowo przeprowadzona dezynfekcja, w pełni sprawne, ciepłe przedziały sanitarne oraz zmniejszenie zmęczenia pracowników pogotowia, dzięki odciążenia ich z np. odśnieżania ambulansów,</li> <li>- realizacja polityki wspólnotowej dot. równości szans- art. 16 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/ 2006 z 11. 07.2006 r. – na płaszczyźnie udzielanych świadczeń zdrowotnych nie ma płęć osoby poszkodowanej- pomoc udzielana jest każdej osobie, która jej potrzebuje, na płaszczyźnie zatrudniania pracowników pogotowia, kryteriami doboru pracowników są ich kwalifikacje oraz posiadane doświadczenia zawodowe, w przypadku rozstrzygnięć przetargów na roboty budowlane- decydujące są kwalifikacje, cena, termin oraz przedstawione referencje,</li> <li>- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne- dzięki</li> </ul>

		zastosowaniu rozwiązań i materiałów pozwalających na zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, lepszą ochronę przed stratami ciepła.
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie jest samodzielnym publicznym zakładem opieki zdrowotnej, wpisanym do Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000003063. Organem założycielskim WSPR w Szczecinie jest Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego. Nadzór nad działalnością WSPR w Szczecinie sprawuje organ tworzący, a z jego upoważnienia Dyrektor Wydziału Zdrowia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	34 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	Środki krajowe
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	Nd.
<b>13.</b>	Przedsięwzięcia komplementarne	W ramach realizacji projektu przeprowadzone zostaną postępowania przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawców prac objętych przedmiotem zamówienia. WSPR w Szczecinie posiada duże doświadczenie w tego typu postępowania, nie zachodzi więc obawa podjęcia nieskutecznych działań. Z uwagi na strukturę organizacyjną oraz charakter usług świadczonych przez Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie oraz wszystkich jej Filiach na rzecz ludności społeczeństwa województwa zachodniopomorskiego można stwierdzić, iż zgodnie z rozumieniem pojęcia trwałości projektu, przedsięwzięcie zachowa wymagany okres trwałości projektu. W efekcie eksploatacji obiektów budowlanych na przełomie lat konieczne będzie dokonywanie ich przeglądu, konserwacji, odświeżania nie nastąpi jednak zmiana ich przeznaczenia. Po zakończeniu realizacji projektu nie ulegnie zmianie struktura organizacyjna jak i własnościowa Wnioskodawcy w związku z powyższym planowana do realizacji inwestycja będzie we władaniu Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie. Obiekty będą wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego zlokalizowane we wskazanych we wniosku lokalizacjach przez okres ekonomicznego życia środków trwałych, przekraczający 5 lat od zakończenia realizacji projektu. Zadania zespołów ratownictwa medycznego są finansowane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest wojewoda (art. 46, 1 Ustawy o Państwowym

	Ratownictwie Medycznym, z dnia 8 września 2006 r.).
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>53. Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Realizacja przedsięwzięcia zakłada zaprojektowanie i budowę lądowiska wyniesionego dla śmigłowców wraz z konieczną infrastrukturą, zlokalizowanego na dachu budynku Samodzielnego Publicznego Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego w Szczecinie oraz wykonanie dokumentacji rejestracyjnej lądowiska.
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego Cel strategiczny: Stworzenie spójnego systemu realizacji zadań ochrony zdrowia i bezpieczeństwa. Cele operacyjne: - reorganizacja ratownictwa medycznego; - zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej w dziedzinie całodobowej podstawowej opieki zdrowotnej, - zapewnienie specjalistycznej opieki stacjonarnej, - zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej, - podnoszenie poziomu kwalifikacji personelu medycznego, - właściwe zabezpieczenie sanitarno-epidemiologiczne województwa.
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Lądowisko będzie służyć do wykonywania lotniczych transportów osób znajdujących się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, śmigłowcami SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, w związku z funkcjonowaniem Szpitalnego Oddziału Ratunkowego przy SPWSZ w Szczecinie. W wyniku realizacji inwestycji Szpital spełni wymóg Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 03.11.2011r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego (Dz.U. z 2011r. Nr 237, poz. 1420 z późn.zm.) - §3 ust. 8 (wejście w życie - 01.01.2017r.)
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie, 71-455 Szczecin, ul. Arkońska 4
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	samodzielny publiczny zakład opieki zdrowotnej
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	4,5 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	POiŚ 2014- 2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji	2016

	projektu	
12	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9a
13	Przedsięwzięcia komplementarn e	1. „Utworzenie Centrum Diagnostyki Obrazowej w Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie”; Wartość projektu - 12.372.144,30 zł; źródła finansowania: RPO WZ, dotacje Województwa Zachodniopomorskiego, środki własne; 2. „Dostosowanie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego wraz z pomieszczeniami RTG” Wartość inwestycji: 604.382,16 zł (środki własne). 3. „Centrum zabiegowe z zapleczem łóżkowym w Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie" (2009 – 2014; Wartość projektu: 47.780.649 zł; źródła finansowania: środki własne, środki EFRR w ramach RPO WZ i dotacje Województwa Zachodniopomorskiego).

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>54. Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Regionalnym Szpitalu w Kołobrzegu</b>
2.	Lokalizacja	Kołobrzeg
3.	Opis przedsięwzięcia	Ze względu na turystyczny i wypoczynkowy charakter Kołobrzegu i jego okolic oraz bezpośrednie nadmorskie położenie sprawia, ciągłe przebywanie zwiększonej liczby ludności, stworzenie infrastruktury ratownictwa medycznego w Kołobrzegu jest konieczne. Dotyczy to zarówno utworzenia Szpitalnego Oddziału Ratunkowego, jak i zbudowanie lądowiska dla śmigłowców ratowniczych. Przedmiotowy projekt ma celu wybudowanie lądowiska dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Szpital posiada w pobliżu głównego budynku Szpitala teren, który jest odpowiedni do budowy lądowiska. Wybudowanie lądowiska zapewni bezpieczny i szybki transport poszkodowanych do Szpitala przyległego regionu. Regionalny Szpital w Kołobrzegu stale zapewnia opiekę zdrowotną zwiększonej liczbie populacji. Sytuacja ta wymaga ciągłej, bardziej wzmożonej gotowości Szpitala do udzielania pomocy medycznej. Realizacja projektu utworzenia lądowiska pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa zdrowotnego w zakresie ratownictwa medycznego mieszkańców i osób wypoczywających na morzem. Nowoczesne lądowisko znacząco wpłyną na poprawę jakości udzielanych świadczeń zdrowotnych oraz przyczynią się do obniżenia poziomu śmiertelności i niepełnosprawności oraz, zwiększenie skuteczności działań podejmowanych w stanach zagrożenia zdrowotnego, zwłaszcza z powodu zdarzeń nagłych (wypadków, katastrof). Projekt w istotny sposób wpłynie na poprawę funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego w województwie i kraju.
4.	Dokumenty strategiczne	Projekt wpisuje się w: 1. Długookresową Strategię Kraju Polska 2030 (DSRK). 2. Strategię Rozwoju Kraju 2014-2020 (SSRK). 4. Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego. 5 Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku. 6. Strategię Sektorową w zakresie Ochrony Zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego.

		7. Projekt wpisuje się także w cele Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) na lata 2014-2020 oraz Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020 Krajowe ramy strategiczne – Narzędzie nr 11.
5.	Oczekiwane rezultaty	Przedmiotowy projekt ma celu wybudowanie lądowiska dla śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Szpital posiada w pobliżu głównego budynku Szpitala teren, który jest odpowiedni do budowy lądowiska. Wybudowanie lądowiska zapewni bezpieczny i szybki transport poszkodowanych do Szpitala przyległego regionu. Realizacja projektu utworzenia lądowiska pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa zdrowotnego w zakresie ratownictwa medycznego mieszkańców i osób wypoczywających na morzem. Nowoczesne lądowisko znacząco wpłynie na poprawę jakości udzielanych świadczeń zdrowotnych oraz przyczynią się do obniżenia poziomu śmiertelności i niepełnosprawności oraz, zwiększenie skuteczności działań podejmowanych w stanach zagrożenia zdrowotnego, zwłaszcza z powodu zdarzeń nagłych (wypadków, katastrof). Projekt w istotny sposób wpłynie na poprawę funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego w województwie i kraju.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Regionalny Szpital w Kołobrzegu
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	4,5 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	POiŚ 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2017
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z innymi projektami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego. Dotychczas szpital zrealizował następujące inwestycje: 1. 2007 r. modernizacja bloku łóżkowego, zabiegowego i innych pomieszczeń szpitala wraz z zakupem niezbędnej aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 5 925 386 zł, w tym: 5 135 521 zł dotacja z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, 107 882 zł dotacja z Gminy Miejskiej Kołobrzeg, 51 963 zł darowizna oraz 630 020 zł środki własne. 2. 2008 r. modernizacja budynków, pomieszczeń szpitala wraz z zakupem

		<p>niezbędnej aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 6 266 587 zł, w tym: 5 122 947 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 31 236 zł darowizna oraz 1 112 404 zł środki własne.</p> <p>3. 2009 r. modernizacja pomieszczeń szpitala oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 15 613 237 zł, w tym: 11 856 393 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 278 120 zł darowizna oraz 3 478 724 zł środki własne.</p> <p>4. 2010 r. modernizacja pomieszczeń szpitala oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 8 379 470 zł, w tym: 6 374 416 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 240 030 zł dotacja z Ministerstwa Zdrowia, darowizna ze spółek miejskich 29 500 zł, 79 966 zł darowizna oraz 1 655 558 zł środki własne.</p> <p>5. 2011 r. modernizacja oddziałów szpitala oraz innych pomieszczeń wraz z zakupem aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 5 335 588 zł, w tym: 2 951 747 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 30 402 zł darowizna oraz 2 353 439 zł środki własne.</p> <p>6. 2012 r. modernizacja oddziałów szpitala oraz innych pomieszczeń wraz z zakupem aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 2 902 340 zł, w tym: 678 940 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, dotacja z Gminy Miejskiej Kołobrzeg w wysokości 50 000 zł, 93 109 zł darowizna oraz 2 080 291 zł środki własne.</p> <p>7. 2013 r. modernizacja pomieszczeń szpitala oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego o łącznej wartości 4 328 457 zł, w tym: 2 847 777 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 23 921 zł darowizna oraz 1 456 759 zł środki własne.</p> <p>8. 2014 r. ostatni etap przebudowy zintegrowanego bloku operacyjnego oraz modernizacja zakładu rehabilitacji I etap, wraz z zakupem niezbędnej aparatury i sprzętu medycznego.</p> <p>W latach 2010 – 2012 szpital realizował projekt pn. „Telemedycyna w Euroregionie POMERANIA – sieć Pomerania” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Celu 3 „Europejska Współpraca Terytorialna” – „Współpraca Transgraniczna” krajów Meklemburgia – Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczpospolita Polska. Łączna wartość projektu wyniosła 2 221 289,78 zł, w tym: dotacja 1 888 096,31 zł oraz 333 193,47 zł środki własne.</p> <p>W 2014 roku Szpital złożył wniosek o dofinansowanie z PFRON-u na sprzęt medyczny służący rehabilitacji osób niepełnosprawnych. W ramach RPO szpital złożył wniosek na przedsięwzięcie: Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem.</p>
--	--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>55. Zakup 74 specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem w sprzęt i aparaturę medyczną na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia ratunkowego w Szczecinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Województwo zachodniopomorskie
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	"Zakres przedmiotowy projektu dotyczy zakupu 74 szt. fabrycznie nowych ambulansów sanitarnych typu C wraz z pełnym wyposażeniem, w tym: 47 „P” oraz 27 „S”. Realizacja projektu będzie miała na celu odnowienie obecnie użytkowanego taboru sanitarnego Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie, aby możliwe było podniesienie jakości świadczonych usług medycznych, obsługa pacjenta w lepszy, szybszy i bardziej precyzyjny sposób

		<p>oraz zmniejszenie czasu dojazdu zespołu do miejsca wezwania. Istotną rzeczą jest również dostosowanie ambulansów do obowiązujących, stale rosnących wymagań sanitarnych.</p> <p>Realizacji projektu będą towarzyszyć działania mające na celu zawarcie umów na dostawę ambulansów oraz sprzętu medycznego, objętych przedmiotem projektu. Wyłonienie wykonawców nastąpi w wyniku przeprowadzenia postępowań przetargowych zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi prawa zamówień publicznych.</p> <p>W ramach realizacji projektu ambulanse zostaną skierowane do następujących Filii będących w strukturach WSPR: Szczecin, Szczecin- Dąbie, Police, Goleniów, Nowogard, Przybiernów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Dziwnów, Świnoujście, Choszczno, Myślibórz, Barlinek, Dębno, Pyrzyce, Stargard Szczeciński, Chociwel, Dobrzany, Gryfino, Chojna, Mieszkowice, Kołobrzeg, Rymań, Ustronie Morskie, Koszalin, Mielno, Białogard, Świdwin, Połczyn- Zdrój, Gryfice, Niechorze, Pobierowo, Trzebiatów, Łobez, Resko, Wałcz, Tuczno, Drawsko Pomorskie, Czaplonek, Kalisz Pomorski, Złocieniec.</p> <p>W każdym zakupionym ambulansie znajdzie się następujący sprzęt medyczny: nosze główne przystosowane do reanimacji, komplet pasów, nosze podbierakowe, krzeselko kardiologiczne, deska ortopedyczna, pediatryczny zestaw unieruchamiający, materac próżniowy, defibrylator przenośny z możliwością teletransmisji zapisu EKG, respirator transportowy, ssak mechaniczny, ssak przenośny, baterijny lub pneumatyczny, pulsoksymetr przenośny, akumulatorowy, z możliwością monitorowania EKG, pompa infuzyjna baterijno-sieciowa, płachta ratunkowa, torba reanimacyjna oraz opatrunkowa, kardiomonitor przenośny, urządzenie do automatycznego masażu serca, urządzenia do utrzymywania łączności radiowej, pojemnik reimplatacyjny, kaski ochronne.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>Długookresowa Strategia Kraju 2030, Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia Sprawne Państwo 2020, Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego, "Zdrowie 2020. Europejskie ramy polityczne i strategiczne na XXI wiek", "EUROPA 2020. Długookresowa strategia Unii Europejskiej", "POLICY PAPER dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe ramy strategiczne", Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>"Rezultatem bezpośrednim wynikającym z realizacji projektu jest zmniejszenie średniego wieku ambulansów służących do zabezpieczenia mieszkańców województwa zachodniopomorskiego i co się z tym wiąże bezpośrednie przełożenie na jakość świadczonych usług. Mierzalne korzyści społeczne związane z realizacją projektu to: redukcja cierpienia dla rodzin, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów oraz wzrost zaufania do służby zdrowia. Przedmiotowy projekt realizuje cel horyzontalny dotyczący zrównoważonego rozwoju, integrującego wymiar środowiskowy, ekonomiczny i społeczny. Stan zdrowotny obywateli stanowi istotny czynnik zdolności produkcyjnej społeczeństwa, a poprawa zdrowia przyczynia się do polepszenia potencjału wzrostu (ocena tego związku w odniesieniu światowym przedstawiona jest w Raporcie Komisji o makroekonomii i zdrowiu- pod przewodnictwem Jeffrey'a D. Sachs's 2001: „Macroeconomics and health: investing in health for economic development”. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), Genewa)- w lepszym zdrowiu leży potencjał wyższej wydajności, wydłużenia okresu aktywności zawodowej oraz niższych kosztów.</p>

		<p>Podstawowa przesłanka powyższego celu zakłada, iż wymiar gospodarczy, społeczny oraz środowiskowy zrównoważonego rozwoju powinny ze sobą harmonizować, jak również wzajemnie się wzmocniać. Zrównoważony rozwój gwarantuje członkom Unii Europejskiej pozytywną długoterminową wizję społeczeństwa, które żyje w większym dobrobycie, a także zapewnia lepszą jakość życia dla obecnych oraz przyszłych pokoleń.</p> <p>Zakupione w ramach realizacji projektu ambulanse będą spełniały normę emisji spalin EURO 5. Norma ta gwarantuje mniejszą emisję spalin do atmosfery, dzięki czemu znacznie ograniczone zostanie zanieczyszczenie środowiska naturalnego.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie
7.	Forma organizacyjno-prawna	Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie jest samodzielnym publicznym zakładem opieki zdrowotnej, wpisanym do Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000003063. Organem założycielskim WSPR w Szczecinie jest Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego. Nadzór nad działalnością WSPR w Szczecinie sprawuje organ tworzący, a z jego upoważnienia Dyrektor Wydziału Zdrowia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	37 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	Środki krajowe
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	Nd.
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>"W ramach dofinansowania ze środków unijnych WSPR w Szczecinie realizowała (zarządzała, wdrażała i monitorowała) projekt:</p> <p>1. pn. „Zakup 32 samochodów sanitarnych dla WSPR w Szczecinie”, który wsparty był środkami EFRR w ramach ZPORR, gdzie całkowita wartość projektu wynosiła 9.437.913, 88 PLN, a wartość dofinansowania to 7.078.435, 42 PLN. W ramach projektu zakupiono 32 fabrycznie nowe ambulanse, w tym 24 typu „S” oraz 8 typu „P”,</p> <p>2. pn. „Zakup specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie”, w ramach którego zakupiono 12 szt. fabrycznie nowych ambulansów sanitarnych wraz z wyposażeniem. Wartość projektu wyniosła (5.276.972, 84 PLN), z czego koszty kwalifikowane wynosiły 4 562 518, 20 zł, a dofinansowanie 3 878 140, 47 zł, co stanowi 85 % kosztów kwalifikowanych. Środki na dofinansowanie projektu pochodziły z Europejskiego Funduszu Rozwoju</p>

	<p>Regionalnego. Projekt został przeprowadzony w ramach priorytetu XIIPOIS , 3. pn. „Budowa garaży i modernizacja obiektów budowlanych użytkowanych przez WSPR w Szczecinie”, w ramach którego zmodernizowano i przebudowano trzy filie WSPR w Szczecinie położone w Międzyzdrojach, Myśliborzu i Nowogardzie. Projekt realizowany był w ramach ZPORR. Środki na dofinansowanie projektu pochodziły z EFRR. Całkowita wartość projektu wyniosła 5.694.590,81 PLN, wartość kosztów kwalifikowanych to kwota 5.333.059,58 PLN, dofinansowanie wyniosło 1.943.814,35 i stanowiło 36,45 % kosztów kwalifikowanych.</p> <p>Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie zdobyła również doświadczenie w ramach realizacji wielu innych projektów dotyczących zakupu sprzętu medycznego, ambulansów, remontu, modernizacji czy budowy obiektów budowlanych w których wykorzystywane były aktualne przepisy zamówień publicznych.</p>
--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>56. Przebudowa, rozbudowa i modernizacja kompleksu Szpitala Zduńowo, celem utworzenia nowego Centrum Urazowego, dostosowanego do standardów wymaganych przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>Zakres programu funkcjonalno — użytkowego w/w Przedsięwzięcia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utworzenie bazy lokalowej dla oddziału neurochirurgicznego;</li> <li>2. Dostosowanie zaplecza diagnostycznego, przebudowa i modernizacja oddziałów szpitalnych, apteki, zaplecza rehabilitacyjnego i pozostałego do nowych zadań jednostki oraz przepisów prawa krajowego i wymogów Unii Europejskiej;</li> <li>3. Doposażenie oddziałów szpitala, w tym SOR.</li> </ol> <p>Projekt pozwoli na utworzenie nowoczesnego Centrum Urazowego (CU) na bazie kompleksu Szpitala Zduńowo po rozbudowie i przebudowie spełniającego wymogi obowiązującego porządku prawnego krajowego i unijnego. Posiadany potencjał kadrowy oraz wieloprofilowy charakter udzielanych wyspospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych, jak również posiadanie ładowiska na dachu szpitala predestynuje jednostkę do pełnienia funkcji Centrum Urazowego.</p> <p>Zakres rzeczowy projektu obejmować będzie dostosowanie szpitala w zakresie infrastruktury lokalowej, technicznej oraz wyposażenia diagnostycznego do pełnienia zadań Centrum Urazowego dla mieszkańców Województwa Zachodniopomorskiego. Zagwarantowany zostanie stały dostęp (bez konieczności przewożenia pacjenta pod inny adres) do RTG, lJSG, USG — Doppler, Echo-kardiografii, tomografii komputerowej (spiralnej, wielorzędowej), rezonansu magnetycznego, angiografii i radiologii interwencyjnej, diagnostyki laboratoryjnej.</p> <p>Zapewniona zostanie także możliwość wykonania przyłóżkowej i całodobowej endoskopii diagnostycznej i zabiegowej. W ramach realizacji zakresu rzeczowego projektu przy pełnej cyfryzacji Szpital będzie dysponować najnowocześniejszymi systemami łączności z możliwością bieżących konsultacji telemedycznych.</p> <p>Projekt Centrum Urazowego, obejmujący roboty budowlane oraz doposażenie jednostki, zapewni funkcjonalne, zgodne z ustawą, dostosowanie szpitala do nowych zadań poprzez połączenie funkcji szpitalnego oddziału ratunkowego z funkcjami specjalistycznych oddziałów, w sposób pozwalający na szybkie</p>

		diagnozowanie i leczenie pacjenta urazowego, spełniający wymagania określone w ustawie.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia „Europa 2020”; Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju POLSKA 2030; Strategia Rozwoju Kraju 2020; Sprawne Państwo; Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego; Strategia Innowacyjności i Efektowności Gospodarki; Policy Paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020; Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020; Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010- 2020; Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020;
5.	Oczekiwane rezultaty	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Komplementarne specjalistyczne leczenie pacjentów z urazami wieloma rządowym i przez zespół urazowy;</li> <li>- Poprawy jakości udzielanych świadczeń zdrowotnych;</li> <li>- Zwiększenie skuteczności udzielania świadczeń ratowniczych w przedziale do jednej godziny od chwili wystąpienia obrażeń mnogich u poszkodowanych</li> <li>- Zapewnienie pełnego specjalistycznego leczenia większej ilości osób z urazem wielonarządowym;</li> <li>- Zmniejszenie zachorowalności i umieralności z powodu chorób cywilizacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem schorzeń układu oddechowego</li> </ul>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Specjalistyczny Szpital im. prof. A. Sokołowskiego
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	120 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2018
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT9, PI 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Modernizacja i przebudowa istniejącej infrastruktury szpitalnej w celu dostosowania do wymogów współpracy z pełnoprofilowym Centrum Urazowym

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>57. Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem</b>
2.	Lokalizacja	Kołobrzeg
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Obserwujemy zwiększającą się liczbę chorób, które powodują m.in. trwałą lub przejściową niepełnosprawność, wykluczenie z aktywności zawodowej. Rośnie więc stale zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju świadczenia zdrowotne w zakresie porad specjalistycznych i rozszerzonej diagnostyki oraz na usługi zdrowotne rehabilitacyjne. Jakość i bezpieczeństwo udzielanych przez szpital świadczeń zdrowotnych uzależnione są bezpośrednio od jakości infrastruktury technicznej i sanitarnej jak również od dostępu do nowoczesnego sprzętu i aparatury medycznej. Realizacja projektu podwyższy standard szpitala i pozwoli dostosować pomieszczenia do obowiązujących warunków sanitarno-technicznych. Przebudowa i wyposażenie centrum diagnostyczno-obrazowego szpitala jest niezbędne, aby jak najszybciej przeprowadzić pełną diagnostykę w celu wczesnego wykrycia choroby i niezwłoczne podjęcie specjalistycznego leczenia i ewentualnej rehabilitacji. Działania podjęte w trakcie realizacji projektu przyczynią się do wzmocnienia infrastruktury służącej do udzielania publicznych usług zdrowotnych oraz do wsparcia funkcjonowania pracowni diagnostycznych. Projekt będzie polegał na przeprowadzeniu niezbędnych z punktu widzenia udzielania świadczeń zdrowotnych, prac remontowo-budowlanych oraz wyposażeniu w sprzęt medyczny Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu. Prace określone w projekcie wynikają z konieczności dostosowania placówki do obowiązujących przepisów prawa, wymogów NFZ oraz zwiększającej się liczby pacjentów spowodowanej m.in. napływem dużej ilości turystów i kuracjuszy do naszego regionu. Projekt zakłada przebudowę centrum diagnostyczno – obrazowego i Centralnej Sterylizatorni wraz z zakupem aparatury i sprzętu medycznego oraz pozostałego wyposażenia.</p> <p>Projekt obejmuje działania projakościowe, zwiększające efektywność systemu ochrony zdrowia. Zapotrzebowanie i dostępność infrastruktury ochrony zdrowia w regionie podyktowana jest faktem, że Regionalny Szpital w Kołobrzegu położony jest w miejscowości nadmorskiej i uzdrowskiej. Przez cały rok przebywa w naszym regionie wielu kuracjuszy i turystów. Tylko od stycznia do czerwca 2014 roku odnotowano w szpitalu ponad 6000 świadczeń dla pacjentów z powiatu kołobrzegskiego, ponad 560 dla osób spoza województwa zachodniopomorskiego oraz ponad 460 dla pacjentów zagranicznych. Szczególnie wzmożony ruch turystyczny, tranzytowy i transgraniczny odnotowujemy w sezonie letnim. Aby sprostać wymaganiom koniecznym do udzielania świadczeń zdrowotnych tak dużej ilości pacjentów szpital musi być dostosowany do wymogów prawnych oraz obowiązujących standardów unijnych. Realizacja zadań opisanych w projekcie umożliwi prawidłowe funkcjonowanie szpitala oraz zapewni spełnienie obowiązujących wymagań prawnych i wymogów płatnika w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych. Całokształt działań podjętych w projekcie umożliwi dostosowanie szpitala do aktualnych prognoz epidemiologicznych oraz trendów zachorowalności w naszym regionie, które zakładają m.in. wzrost kosztów leczenia chorób cywilizacyjnych (m.in. chorób układu krążenia, nowotworów, chorób układu oddechowego). Przebudowa szpitala w zakresie przewidzianym w projekcie ma na celu wdrożenie wczesnej diagnostyki i wczesnego leczenia tych chorób. Kompleksowa diagnostyka pozwoli na wcześniejsze wykrywanie m.in. chorób nowotworowych oraz chorób układu krążeniowo-naczyniowego, co przyczyni się do skuteczniejszego leczenia, oraz spowoduje zmniejszenie dezaktywacji</p>

		zawodowej i społecznej pacjentów. Szpital realizując projekt będzie posiadał nowoczesną infrastrukturę dostosowaną do rzeczywistych potrzeb zdrowotnych mieszkańców naszego regionu, zapewniającą efektywność opieki zdrowotnej.
4.	Dokumenty strategiczne	Projekt wpisuje się w: 1. Długookresową Strategię Kraju Polska 2030 (DSRK). 2. Strategię Rozwoju Kraju 2014-2020 (SSRK). 4. Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego. 5. Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku. 6. Strategię Sektorową w zakresie Ochrony Zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego. 7. Projekt wpisuje się także w cele Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) na lata 2014-2020 oraz Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020 Krajowe ramy strategiczne – Narzędzie nr 14 i 15.
5.	Oczekiwane rezultaty	Realizacja projektu umożliwi dostosowanie szpitala do obowiązujących przepisów prawa i wymogów płatnika w zakresie udzielania świadczeń opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych oraz poprawi dostęp społeczeństwa do kompleksowych, specjalistycznych usług medycznych, dostosowanych do standardów europejskich. Rezultatem realizacji projektu będzie poprawa efektywności funkcjonowania systemu ochrony zdrowia, dostosowanie do sytuacji demograficzno-epidemiologicznej regionu oraz do rozwoju metod leczenia przy uwzględnieniu racjonalności ekonomicznej. Bezpośrednio oczekiwane rezultaty z realizacji projektu to m.in. dostosowanie infrastruktury do wymagań prawnych oraz wymagań płatnika, zwiększenie dostępności do leczenia specjalistycznego, szybsza i pełniejsza diagnostyka pacjenta mająca na celu wczesne wykrycie choroby, szybsze podjęcie leczenia, a w rezultacie powrót do zdrowia i aktywizację zawodową. Rezultatem realizacji przedsięwzięcia będzie także wzrost poziomu jakości, dostępności i skuteczności zdrowotnych usług publicznych udzielanych przez Regionalny Szpital w Kołobrzegu oraz wzrost standardu pomieszczeń, w których usługi te są wykonywane.
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Regionalny Szpital w Kołobrzegu
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	23 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	RPO WZ 2014 - 2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019

12	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT9, PI 9a
13	Przedsięwzięcia komplementarne	<p>Przedsięwzięcie składa się na spójny program interwencji na rzecz podniesienia jakości i dostępności opieki zdrowotnej i społecznej w regionie. Przedsięwzięcie pozostaje w bezpośrednim związku z innymi projektami rekomendowanymi do realizacji w ramach kontraktu terytorialnego.</p> <p>Dotychczas szpital zrealizował następujące inwestycje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2007 r. modernizacja bloku łóżkowego, zabiegowego i innych pomieszczeń szpitala (m.in. oddział kardiologiczny, chirurgiczny, laryngologiczny, wewnętrzny) oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego (m.in. USG ginekologiczne, aparat RTG, zestaw do wideokolonoskopii, aparaty do znieczulania, respirator, USG, wideogastroskop, EEG) o łącznej wartości 5 925 386 zł, w tym: 5 135 521 zł dotacja z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, 107 882 zł dotacja z Gminy Miejskiej Kołobrzeg, 51 963 zł darowizna oraz 630 020 zł środki własne.</li> <li>2. 2008 r. modernizacja budynków, pomieszczeń szpitala (m.in. budowla bloku operacyjnego modułowego, przebudowa bloku porodowego) oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego (m.in. wyposażenie nowej części bloku operacyjnego i traktu porodowego, laser okulistyczny i funduskamera) o łącznej wartości 6 266 587 zł, w tym: 5 122 947 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 31 236 zł darowizna oraz 1 112 404 zł środki własne.</li> <li>3. 2009 r. modernizacja pomieszczeń szpitala (m.in. endoskopia) oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego (m.in. neuromonitor, próba wysiłkowa, stół operacyjny, zestaw artroskopowy, aparat do znieczulania ogólnego) o łącznej wartości 15 613 237 zł, w tym: 11 856 393 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 278 120 zł darowizna oraz 3 478 724 zł środki własne.</li> <li>4. 2010 r. modernizacja pomieszczeń szpitala (m.in. oddziały neurologiczny, rehabilitacyjny, pediatryczny, OAiIT) oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego (m.in. kardiomonitor, aparat do badań urodynamicznych, autoklaw, respirator, wideoduodenoskop, aparaty do znieczulania, kardiomonitor z centralą, defibrylatory) o łącznej wartości 8 379 470 zł, w tym: 6 374 416 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 240 030 zł dotacja z Ministerstwa Zdrowia, darowizna ze spółek miejskich 29 500 zł, 79 966 zł darowizna oraz 1 655 558 zł środki własne.</li> <li>5. 2011 r. modernizacja oddziałów szpitala (m.in. ginekologiczno-położniczy, kardiologiczny, okulistyczny, otolaryngologiczny, psychiatryczny, neurologiczny, chorób wewnętrznych, psychiatryczny) oraz innych pomieszczeń wraz z zakupem aparatury i sprzętu medycznego (m.in. wideogastroskop, tomograf optyczny, system centralnego monitoringu KTG, kardiomonitor) o łącznej wartości 5 335 588 zł, w tym: 2 951 747 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 30 402 zł darowizna oraz 2 353 439 zł środki własne.</li> <li>6. 2012 r. modernizacja oddziałów szpitala oraz innych pomieszczeń (m.in. izba przyjęć) wraz z zakupem aparatury i sprzętu medycznego (m.in.: napędy ortopedyczne, diatermia, sprzęt urologiczny, zestaw do videobronchoskopii, nóż harmoniczny) o łącznej wartości 2 902 340 zł, w tym: 678 940 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, dotacja z Gminy Miejskiej Kołobrzeg w wysokości 50 000 zł, 93 109 zł darowizna oraz 2 080 291 zł środki własne.</li> <li>7. 2013 r. modernizacja pomieszczeń szpitala (m.in. kontynuacja przebudowy bloku operacyjnego, POZ) oraz zakup aparatury i sprzętu medycznego (m.in. aparat do terapii nerkozastępczej, sprzęt do banku krwi, wideogastroskop, aparat do znieczulania, respiratory, holtery) o łącznej wartości 4 328 457 zł, w tym: 2 847</li> </ol>

	777 zł dotacja z budżetu województwa Zachodniopomorskiego, 23 921 zł darowizna oraz 1 456 759 zł środki własne. 8. 2014 r. ostatni etap przebudowy zintegrowanego bloku operacyjnego oraz modernizacja zakładu rehabilitacji I etap, wraz z zakupem niezbędnej aparatury i sprzętu medycznego.
--	---

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>58. Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	Przedmiotem projektu będzie budowa i wyposażenie nowego obiektu, na terenie Samodzielnego Publicznego Wojewódzkiego Szpitala w Szczecinie przy ul. Arkońskiej 4, na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek Stacji Dializ. Oddział wykonuje wysokospecjalistyczną działalność medyczną w zakresie nefrologii, zapewnia pacjentom leczenie zachowawcze ostrych i przewlekłych chorób układu moczowego, przygotowuje chorych do przeszczepu nerek i prowadzi pacjentów bezpośrednio po przeszczepie oraz w trakcie wizyt kontrolnych. Stacja dializ prowadzi procedury dializacyjne u pacjentów ze schyłkową niewydolnością nerek, którzy nie kwalifikują się do zabiegu przeszczepienia nerki bądź oczekują na ten zabieg. Ponadto nadzoruje i prowadzi pacjentów u których sprawdzi się dializę otrzewnową. Oddziały Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym prowadzą pełną diagnostykę, leczenie, pielęgnację oraz rehabilitację ruchową i logopedyczną pacjentów ze wszystkimi schorzeniami neurologicznymi. Przewagą SPWSZ w dziedzinie opieki nad chorymi z udarem mózgowym jest dostępność na terenie szpitala lekarzy specjalistów z dziedziny: kardiologii, neurochirurgii, chirurgii naczyniowej, anestezjologii. Oddziały wraz poradnią prowadzą ponadto liczne programy lekowe, które są uzupełnieniem leczenia pacjentów, np. ze stwardnieniem rozsianym czy chorych z dystoniami mięśniowymi lub połowicznym kurczem twarzy.
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, cel strategiczny 6: Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu, cel kierunkowy 6.1: Zwiększanie jakości i dostępności opieki zdrowotnej; Strategia sektorowa w zakresie ochrony zdrowia Województwa Zachodniopomorskiego, zadanie strategiczne 2: Zapewnienie wysokiej jakości opieki medycznej w dziedzinie całodobowej podstawowej opieki zdrowotnej, specjalistycznej opieki ambulatoryjnej i opieki stacjonarnej.
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Cel projektu: Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych w SPWSZ, świadczonych na oddziałach neuralgii, nefrologii i chorób wewnętrznych.
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	28 mln zł

9.	Proponowane źródła finansowania	RPO 2014-2020
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT9, PI 9a
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Bieżące dostosowanie infrastruktury szpitali do standardów sanitarno-technicznych, w celu poprawy jakości i długości osób po 60 roku życia konieczne jest podejmowanie zintegrowanych działań w zakresie szeroko rozumianej opieki zdrowotnej, edukacji osób starszych, edukacji opiekunów osób starszych, rehabilitantów, pielęgniarek, lekarzy w zakresie szeroko rozumianej opieki geriatrycznej/postępowania z pacjentem geriatrycznym samorządu terytorialnego.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>59. Rozbudowa wraz z przebudową budynku szpitala SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem</b>
2.	Lokalizacja	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 sterylizatorni 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 mieścić następujące oddziały/działy szpitala:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) w piwnicach – centralna sterylizatornia, apteka, pomieszczenia techniczne,</li> <li>b) na pierwszym piętrze - oddział ortopedyczno-urazowy,</li> <li>c) na drugim piętrze - oddział chirurgiczny,</li> <li>d) na trzecim piętrze – blok operacyjny,</li> <li>e) kondygnacja techniczna - pomieszczenia techniczne – wentylatornia.</li> </ul> <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	Oczekiwany 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 9a
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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” 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, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie , 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>

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>60. Obiekt SPSK 1 PUM przy ul. Broniewskiego w Szczecinie (termomodernizacja i remont kliniki psychiatrii)</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczecin
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>Termomodernizacja</p> <p>Klinika Psychiatrii zlokalizowana jest w obiekcie przy ul Broniewskiego 26. Zadanie termomodernizacyjne jest elementem kontynuacji termomodernizacji obiektów SPSK1 PUM, które wykonano już w obiektach przy ul Unii Lubelskiej. W klinice Psychiatrii wszystkie elementy stolarki okiennej oraz instalacji centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej wymagają wymiany na nowe. Planuje się także modernizację węzłów cieplnych.</p> <p>W ramach zadania sporządzono audyt energetyczny i wykonano dokumentację projektową. Uzyskano wszelkie niezbędne decyzje administracyjne (w tym pozwolenie na budowę). Termomodernizacja pozwoli na ograniczenie zużycia energii cieplnej, a tym samym ograniczy poziom emisji spalin do atmosfery.</p> <p>Remont</p> <p>Większa część obiektu nie była poddawana remontom od ponad 25 lat. Pomieszczenia nie spełniają wymogów prawnych oraz są nie funkcjonalne. W ramach remontu i modernizacji planuje się przebudowę łącznika, usytuowanego pomiędzy dwoma pawilonami łóżkowymi z przeznaczeniem na izbę przyjęć oraz dostosowanie całego obiektu dla potrzeb osób niepełnosprawnych (między innymi podjazdy, instalacja dwóch wind itp.). Powyższa realizacja usprawni procedury przyjęcia pacjentów, komunikację w obiekcie, nadzór nad pacjentami oraz komfort leczenia.</p> <p>W ramach przygotowań do powyższej inwestycji uruchomiono postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.</p>
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	<p>1. Długookresowa Strategia Kraju Polska 2030 (DSRK).</p> <p>2. Strategia Rozwoju Kraju 2014-2020 (SSRK).</p> <p>4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego.</p> <p>5 Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku.</p>
<b>5.</b>	Oczekiwane rezultaty	Poprawa dostępności do świadczeń zdrowotnych, w tym również wysokospecjalistycznych, zwiększenie skuteczności zapobiegania zakażeniom wewnątrzszpitalnym, poprawa jakości i bezpieczeństwa udzielanych świadczeń zdrowotnych
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>SPSK1</p> <p>- organ założycielski: Pomorski Uniwersytet Medyczny</p>
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	10 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	POiŚ 2014 - 2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2015

	projektu	
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 9, PI 9a
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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” 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 SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>61. Obiekt SPSK 1 PUM w Policach (termomodernizacja, modernizacja bloku operacyjnego)</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Termomodernizacja budynków Szpitala w Policach</p> <p>Zadanie termomodernizacyjne jest elementem kontynuacji termomodernizacji obiektów SPSK1 PUM. Zadanie termo modernizacyjne wykonano już w obiektach przy ul Unii Lubelskiej. W obiektach przy ul. Siedleckiej 2 wszystkie elementy stolarki okiennej oraz instalacji centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej wymagają wymiany na nowe. Planuje się także modernizację węzłów ciepłych oraz zastosowanie odnawialnych źródeł ciepła i energii elektrycznej. Obiekt w Policach wybudowano w 1993 roku z wykorzystaniem ówczesnych technologii, które są wysoce energochłonne. Termomodernizacja pozwoli na ograniczenie zużycia energii cieplnej, a tym samym ograniczy poziom emisji spalin do atmosfery.</p> <p>W ramach przygotowań do powyższej inwestycji ujęto w planie inwestycyjnym szpitala na rok 2014 opracowanie stosownego audytu energetycznego oraz wykonanie modernizacji węzła cieplnego jako pierwszego etapu termomodernizacji.</p> <p>Modernizacja bloku operacyjnego oraz Oddziału Klinicznego Anestezjologii i Intensywnej Terapii w Policach</p> <p>Blok operacyjny i Oddział Anestezjologii w Policach funkcjonują w obiekcie wybudowanym w 1993 roku. Od tego czasu nie były poddawane żadnym</p>

		gruntownym remontom. Zastosowane technologie z lat 90. są obecnie wysoce wyeksploatowane i niesprawne. W szczególności wymiany wymagają okładziny ścienne i podłogowe, wykonanie nowych instalacji elektrycznych, sanitarnych i wentylacyjnych. Bloki nie posiadają w ogóle klimatyzacji. Zachodzi także konieczność dostosowania funkcji pomieszczeń do obowiązujących obecnie przepisów. W ramach tego bloku operacyjnego przeprowadza się ponad 3000 operacji rocznie, co świadczy o potrzebie funkcjonowania obiektu. Planowana modernizacja usprawni współpracę obu sąsiadujących ze sobą bloków.
4.	Dokumenty strategiczne	1. Długookresowa Strategia Kraju Polska 2030 (DSRK). 2. Strategia Rozwoju Kraju 2014-2020 (SSRK). 4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. 5 Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku.
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 - organ założycielski: Pomorski Uniwersytet Medyczny
7.	Forma organizacyjno-prawna	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	14 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 9a
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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” 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 SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni

	wraz z wyposażeniem, rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie oraz rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyny.
--	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>62. Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Kołobrzeg, Świnoujście
<b>3.</b>	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 lecznictwa 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 lecznictwa uzdrowiskowego jako kontynuacji procesu leczenia i rehabilitacji w przypadkach wymagających dalszego usprawniania. Infrastruktura lecznictwa 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”; 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 Przygłów; 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 „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 uzdrowiskowej oraz międzynarodowej promocji turystycznej</p>

		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 uzdrowiskowa 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 uzdrowiskowych wraz z zagospodarowaniem terenów zielonych, 2. zwiększona liczba obiektów uzdrowiskowych - przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych, 3. zwiększona liczba miejsc noclegowych, zabiegowych i gastronomicznych poprzez zwiększenie powierzchni modernizowanych/przebudowanych obiektów uzdrowiskowych, 4. zwiększona liczba miejsc parkingowych powstałych w wyniku realizacji projektu, 5. zwiększona liczba osób korzystających ze zmodernizowanych/przebudowanych obiektów uzdrowiskowych, 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	Uzdrowisko Kołobrzeg S.A. i Uzdrowisko 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 9a/CT 8, PI 8b

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. 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: poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwie zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ „Zdroje” 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 SPZZOZ w Gryficach dla bloku operacyjnego, oddziałów zabiegowych, ortopedyczno – urazowego i chirurgicznego, apteki centralnej, sterylizatorni wraz z wyposażeniem, Centrum Opieki Długoterminowej w subregionie przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie , 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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>63. Rozbudowa Teatru Polskiego w Szczecinie</b>
2.	Lokalizacja	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 w sposób idealny wykorzysta walor miejsca, wychodząc na przeciw najlepszym tradycjom architektonicznym. Budowane tu sceny teatralne to pierwsze profesjonalne</p>

		<p>sceny dramatyczne w Szczecinie. Realizacja projektu podzielona została na etapy zapewniające stałą funkcjonalność obiektu i instytucji.</p> <p>Pierwszy etap zakończy się osiągnięciem stanu surowego zamkniętego nowej części Teatru wraz z wykończeniem i oddaniem do użytku zaplecza technicznego, czyli pracowni: krawieckiej, ślusarskiej, stolarni, malarni i innych, oraz magazynów na dekoracje i kostiumy. Obiekty połączone zostaną tylko dla potrzeb technicznych. Nadmienić należy, że w tej chwili pracownie funkcjonują w tymczasowych przybudówkach, które zostaną rozebrane podczas prac budowlanych już w etapie pierwszym. Teatr nie posiada od początku swego funkcjonowania pracowni zaprojektowanych do tych celów posiadając się tymczasowymi adaptacjami.</p> <p>Wartość realizacji prac w ramach etapu pierwszego wyniesie 35 mln złotych. Drugi etap polegać będzie na wykończeniu sal teatralnych oraz przestrzeni komunikacyjnych nowej bryły, wraz z zamontowaniem technologii elektroakustycznej i oświetlenia oraz wyposażenia scen. W tym etapie znajdzie się również połączenie obu brył i remont części historycznej obiektu. Wartość realizacji prac w ramach etapu drugiego wyniesie 30 mln złotych.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego cel strategiczny 6 Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu cel kierunkowy 6.5 Rozwijanie dorobku kulturowego jako fundamentu tożsamości regionalnej; SRK 2020 cel III.3 Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych; KSRR.
5.	Oczekiwane rezultaty	Rezultatem zaproponowanego rozwiązania projektowego jest, oprócz walorów funkcjonalnych, kompozycyjnych i użytkowych, przywrócenie architektonicznych walorów istniejącego, wpisanego do rejestru zabytków modernistycznego budynku zbudowanego dla loży masońskiej 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 palcówki, 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.
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, budżet państwa
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014

11	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 6; PI 6c
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 Centrum Nauki w Szczecinie /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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>64. Centrum Nauki w Szczecinie</b>
2.	Lokalizacja	Szczecin
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przewidywana jest realizacja inwestycji na terenie Wyspy Łasztownia w centrum Szczecina. Teren został przekazany Województwu Zachodniopomorskiemu przez Gminę Miasto Szczecin na okres 30 lat (umowa obowiązuje od 2010 roku). Centrum Nauki w Szczecinie ma być nowoczesną placówką naukowo-edukacyjną mającą na celu pobudzaniem u zwiedzających naturalnej ciekawości, kreatywności oraz zainteresowanie różnymi aspektami nauki. Zgodnie z założeniami główną atrakcją nowej instytucji będą interaktywne ekspozycje symulujące zjawiska przyrodnicze oraz urządzenia techniczne, spełniające rolę edukacyjną przez pogładowe przedstawienie procesów zachodzących w naturze. Tematem eksperymentów, jak i wystaw multimedialnych, będzie ukazanie w sposób interaktywny rozwoju techniki i nauki tematycznie związanej z morzem i gospodarczym wykorzystaniem jego zasobów przez człowieka. Centrum Nauki w Szczecinie będzie nowoczesną placówką edukacyjną, w której będzie można zapoznać się ze zjawiskami fizycznymi i chemicznymi związanymi z morzem, przeprowadzić eksperymenty ukazujące m.in. zjawiska w przyrodzie o strukturze falowej np. fale morskie, fale sejsmiczne. Zwiedzający będą mogli zapoznać się z zasadami działania poszczególnych ekspozycji, np. dlaczego statek płynie pod wiatr.</p> <p>Uporządkowane w działy wystawy nawiązywać będą do starożytnego podziału na cztery żywioły: wodę, ziemię, powietrze i ogień. Koncepcja budowy Centrum Nauki w Szczecinie zakłada powstanie dwupoziomowego, wielkokubaturowego budynku o powierzchni ok. 7 000 m<sup>2</sup>, 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. Zagospodarowane będzie także nabrzeże na którym udostępnione będą m.in. żurawie portowe. Budynek zbudowany będzie nad brzegiem Odry (Łasztownia). Na potrzeby realizacji merytorycznej części projektu powołany został zespół, w skład którego weszli przedstawiciele szczecińskich uczelni wyższych (Akademia</p>

		Morska, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński), Muzeum Narodowego w Szczecinie oraz środowisk morskich. We wrześniu br. zaplanowano otwarcie pierwszej interaktywnej wystawy pn. „Od kompasu słonecznego do systemu DECCA. Historia hiperboli w nawigacji”. Jest to rezultat współpracy konsorcjum zawiązanego przez Muzeum Narodowe oraz Akademię Morską w Szczecinie, które na ten cel pozyskało grant z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Wystawa ta w zamiarze beneficjentów ma symbolicznie zapoczątkować działalność Centrum Nauki oraz popularyzować ideę budowy.
4.	Dokumenty strategiczne	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego Cel strategiczny 5 Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności cel kierunkowy 5.1 Rozwój kadr innowacyjnej gospodarki
5.	Oczekiwane rezultaty	Nowa placówka ma w założeniach pełnić rolę centrum nauki mającym na celu zainteresowanie zwiedzających różnymi aspektami nauki, pobudzać ich ciekawość, poznanie oraz kreowaniu współpracy między różnymi instytucjami oraz uczelniami wyższymi. 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	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego (prowadzenie inwestycji) po jej zakończeniu utworzenie osobnego, forma organizacyjna instytucja kultury.
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, budżet państwa
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT10, PI 10a
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>65. Tworzenie „Małych Nautilusów”</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Utworzenie 10 ośrodków twórczej edukacji „Nautilusy” (Multimedialne centra edukacyjne). <b>Diagnoza problemu</b> 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 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><b>Cel</b> Wzmocnienie atrakcyjności i jakości edukacji poprzez rozwój instytucji popularyzujących naukę i innowację na terenie województwa zachodniopomorskiego (zapis z RPO).</p> <p><b>Cele szczegółowe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Wspomaganie rozwoju kompetencji cyfrowych.</li> <li>• Stworzenie i upowszechnienie wśród nauczycieli ze szkół podstawowych z terenu województwa zachodniopomorskiego modelu pracy z uczniem opartego o zróżnicowane formy zajęć pozaszkolnych.</li> <li>• Rozwój kompetencji nauczycieli w zakresie stosowania interaktywnych metod nauczania.</li> <li>• Popularyzacja aktywnego, twórczego modelu spędzania czasu wolnego.</li> <li>• Rozwój partnerskich działań powiatów i gmin oraz organizacji pozarządowych na rzecz edukacji.</li> </ul> <p><b>Opis zadania</b> Najniższe wyniki edukacyjne wymagają poszukiwania nowych sposobów, nie tylko</p>

		<p>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.</p> <p>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 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.</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>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.</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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;</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>samorządy terytorialne, koordynacja merytoryczna ze strony UM WZ</p>
7.	Forma organizacyjno-	<p>partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (10 partnerstw powiatu z gminami)</p>

	prawna	
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 10a
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>66. Program aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim</b>
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"> <li>• placówek oświatowych i małych klubów sportowych</li> <li>• wsparciu społeczności lokalnych w objęciu opieką szkoleniową, instruktorską i organizacyjną możliwie dużej liczby młodych mieszkańców</li> <li>• organizacji i wsparciu działania lig amatorskich i amatorskich turniejów</li> </ul>

		<p>w wybranych dziedzinach sportu, w tym w okresie wolnym od zajęć szkolnych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacji popularyzatorskich campów, turniejów i treningów z udziałem wiodących w poszczególnych dyscyplinach zespołów i zawodników z regionu</li> <li>• wdrożeniu systemu indywidualnej weryfikacji i podnoszenia umiejętności sportowych i sprawności fizycznej wraz z doradztwem szkoleniowo – instruktorskim (z wykorzystaniem dedykowanej aplikacji internetowej oraz okresowych konsultacji).</li> </ul> <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. Stanowiąc 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"> <li>• opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu szkoleniowego z elementami edukacji i psychoszkolenia,</li> <li>• budowę i wyposażenie zaplecza socjalno – edukacyjnego dla szczególnie uzdolnionej młodzieży w wybranych miejscowościach w połączeniu z programem szkoleniowym i systemem wyszukiwania talentów sportowych.</li> </ul> <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 osiągnane 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. 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.</p>
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. <b>Wskaźniki rezultatu :</b> 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 współpracy zostaną także zaangażowane czołowe kluby sportowe z obszaru województwa.
7.	Forma organizacyjno-prawna	Przedsięwzięcie będzie realizowane w formule porozumienia, do którego przystępować będą poszczególni partnerzy. Finansowanie poszczególnych działań będzie realizowane poprzez kontrakty zawierane z koordynatorem projektu.
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	90 mln zł
9.	Proponowane źródła finansowania	budżet państwa
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2019
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	Nie dotyczy
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>67. Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu</b>
2.	Lokalizacja	Wałcz
3.	Opis przedsięwzięcia	Celem głównym projektu jest wzmocnienie atrakcyjności oraz dostosowanie do obowiązujących standardów Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu, jako jedyne ośrodka w województwie w którym przygotowują się sportowe kadry olimpijskie i narodowe. Centralny Ośrodek Sportu Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu jest jedynym takim ośrodkiem w naszym województwie i w tej części kraju, w którym reprezentanci kraju przygotowują się do występów międzynarodowych. COS OPO w Wałczu jest jednym z 6 takich kompleksów, które oprócz Wałcza funkcjonują jeszcze w Giżycku, Cetniewie, Spale, Zakopanym i Szczyrku. Ośrodki

	<p>te posiadają bazę sportową, z której korzystają reprezentacje przygotowujące się do najważniejszych wydarzeń sportowych o zasięgu międzynarodowym (Igrzyska Olimpijskie, Mistrzostwa Świata, Mistrzostwa Europy itp.) jak i krajowym. Z ośrodka również korzystają reprezentacje innych krajów, którzy rokrocznie przybywają w celu przygotowania do zawodów.</p> <p>Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu stanowi główną bazę przygotowań dla wielu Polskich Związków Sportowych w tym głównie: Polskiego Związku Hokeja na Trawie, Polskiego Związku Koszykówki, Polskiej Ligii Koszykówki, Polskiego Związku Kajakowego, Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, Polskiego Związku Zapaśniczego, Polskiego Związku Stermierczego, Polskiego Związku Lekkoatletyki, Polskiego Związku Piłki Nożnej, których zawodnicy spędzają od kilkunastu do kilkuset dni w ciągu roku w wałeckim ośrodku przygotowując się do imprez sportowych.</p> <p>Należy dodać, że w szerokim zakresie z ośrodka korzystają również sportowcy niepełnosprawni, reprezentujący nasz kraj na zawodach międzynarodowych oraz kadry juniorskie. Łącznie np. w roku 2013 Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu przyjął ponad 58 000 osobo-noclegów, w tym ponad 47 000 dotyczyło krajowych kadr sportowych. Liczby te wskazują, że średnio dziennie w COS OPO w Wałczu przebywa blisko 130 reprezentantów naszego kraju na zgrupowaniach, konsultacjach i obozach przygotowawczych.</p> <p>Niestety posiadane przez COS OPO obiekty sportowe, baza noclegowa oraz żywieniowa w znacznej części nie spełniają wymogów i warunków do profesjonalnego przygotowania kadr olimpijskich i narodowych. Niezbędne są inwestycje w rozwój ww. bazy, niezbędne są zakupy wyposażenia i sprzętu pozwalającego na prowadzenie zajęć w sposób komfortowy i nie wymagający stosowania prowizorycznych ulepszeń. Trenerzy i kadry przygotowujące naszych olimpijczyków i kadrowiczów powinni posiadać dostęp do nowoczesnej bazy obiektowej i sprzętowej spełniającej wszelkie wymogi i normy w obecnym świecie sportu. Dzięki profesjonalnemu podejściu do przygotowania kadr narodowych na kolejnych zawodach i w kolejnych latach będziemy mogli podziwiać i kibicować naszym reprezentantom na Olimpiadzie czy MŚ, którzy osiągać będą znaczne sukcesy.</p> <p>Planowane zadania w ramach przedsięwzięcia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja sezonowych domków kempingowych 3,7 mln zł</li> <li>2. Budowa wielofunkcyjnej treningowej hali sportowej -12,5 mln zł</li> <li>3. Budowa 6 stanowiskowego hangaru na łodzi motorowe. 2,5 mln</li> <li>4. Zakup 10 łodzi dwuosobowych typu katamaran wraz z silnikami o mocy 20 km – 450 tys.</li> <li>5. Modernizacja ogrodzenia terenu ośrodka oraz modernizacja ogrodzenia kortów tenisowych ziemnych – 1,5 mln</li> <li>6. Remont i modernizacja internatu Lider i Sydney oraz rozbudowa hali sportowej Sydney o pomieszczenie magazynowe – 1,8 mln</li> <li>7. Modernizacja sieci deszczowej i kanalizacyjnej wraz z odtworzeniem infrastruktury ciągów pieszo jezdnych – 6,5 mln</li> <li>8. Modernizacja i rozbudowa sieci teletechnicznej na terenie Ośrodka – 900 tys. zł</li> <li>9. Zakup sprzętu rehabilitacyjnego do gabinetów odnowy – 1 mln zł</li> <li>10. Modernizacja olinowania toru regatowego wioślarsko – kajakowego – 2 mln zł</li> <li>11. Budowa budynku szatniowo magazynowego przy kompleksie boisk piłkarskich wraz budową areny lekkoatletycznej do konkurencji rzutowych – kompleks B. Modernizacja instalacji nawadniania płyt boiska i wykonanie sztucznego oświetlenia na kompleksie B– 6 mln zł</li> </ol>
--	---

4.	Dokumenty strategiczne	Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, w tym: 1.2. Wzrost konkurencyjności województwa w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym. 2.4. Budowanie i promocja marki regionu, 3.6. Poprawa dostępności do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych; Strategia Rozwoju Sportu, Priorytet 2: Wzrost poziomu wyników sportowych Priorytet 3: Rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej
5.	Oczekiwane rezultaty	Dzięki realizacji kompleksowego wsparcia COS OPO w Wałczu wzrośnie poziom efektywniejszego wydatkowania środków publicznych, którymi dysponują Polskie Związki Sportowe oraz kluby i organizacje sportowe, które kierują zawodników na zgrupowania, konsultacje i obozy sportowe. Doskonała, nowoczesna baza szkoleniowa sprawi, że kilkumiesięczne przebywanie zawodników w tym ośrodku stanie się przyjemniejsze, a tym samym spowoduje lepsze wyniki sportowe na zawodach. Doskonale przygotowany i wyposażony ośrodek stanie się atrakcyjnym miejscem przygotowania kadr olimpijskich i narodowych bez potrzeby korzystania z podobnych obiektów za granicą. Wskaźniki rezultatu : 1) liczba zawodników kadr olimpijskich i narodowych korzystających z kompleksu 2) liczba polskich związków sportowych korzystających z kompleksu
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Centralny Ośrodek Sportu Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu
7.	Forma organizacyjno-prawna	instytucja gospodarki budżetowej
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	Łączna kwota szacunkowych kosztów przedsięwzięcia: 39 mln zł.
9.	Proponowane źródła finansowania	budżet państwa
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji	2015
11.	Przewidywana data zakończenia realizacji	2019
12.	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	Nie dotyczy
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Projekt dotyczący aktywizacji sportowej i społecznej dzieci i młodzieży w województwie zachodniopomorskim.

1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>68. Modernizacja i rozbudowa sieci elektroenergetycznych najwyższych napięć celem wzmocnienia powiązania regionu z systemem krajowym oraz odbioru energii z powstających nowych OZE<sup>8</sup></b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie

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

3.	Opis przedsięwzięcia	<p>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.</p> <p>Inwestycja obejmuje rozbudowę ciągu liniowego Dunowo - Żydowo Kierzkowo - Piła Krzewina - Plewiska, budowa linii Baczyna-Krajnik wraz z rozbudową stacji Dunowo, Żydowo-Kierzkowo oraz Krajnik</p>
4.	Dokumenty strategiczne	<p>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 województwa zachodniopomorskiego na lata 2015-2020</p>
5.	Oczekiwane rezultaty	<p>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.</p> <p>Wskaźnik produktu: Długość wybudowanych/zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych – wyjściowa - 0 km, do 2020 r. - 300 km, do 2022 r. - 400 km</p> <p>Wskaźnik rezultatu: Skrócenie przerw w dostawach energii elektrycznej – wyjściowa - 377 min., do 2020 r. - 300 min., do 2022 r. - 250 min.</p>
6.	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	<p>Rekomendowane przez samorząd do realizacji przez inne podmioty (OSP)</p>
7.	Forma organizacyjno-prawna	<p>Operator Systemu Przesyłowego PSE SA - Spółka Skarbu Państwa</p>
8.	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	<p>906 mln zł</p>
9.	Proponowane źródła finansowania	<p>PO liś 2014 - 2020</p>
10.	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	<p>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)</p>

11.	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
12.	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4i
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>69. Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii</b>
2.	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
3.	Opis przedsięwzięcia	<p>Przedsięwzięcie obejmuje następujące działania:</p> <p>Budowy linii 110 kV: Kamień Pomorski - RS Rybice – Skrobotowo, Łobez - Resko wraz z budową RS Worowo, Łobez - Węgorzyno.</p> <p>Przebudowy linii 110 kV: Morzyczyn - Stargard Wschód - Dolice - Choszczno - Krzęcin - Dobiegniew - Drawski Młyn, Kluczewo - Pyrzyce - Mostkowo – Barlinek, Dębno – Witnica, Reclaw – Golczewo, Golczewo – Nowogard, Nowogard – Maszewo.</p> <p>Modernizacje linii 110 kV: Białogard - Dunowo, Dunowo - Ustronie Morskie, Białogard - Karlino</p> <p>Kołobrzeg Kosz. – Gościno, Kołobrzeg Kosz. - Kołobrzeg IV Dyw., Ustronie Morskie - Kołobrzeg Kosz.</p> <p>Białogard – Żydowo, Szczecinek – Żydowo, Szczecinek Leśna - Szczecinek Marcekin, Darłowo – Dunowo, Dunowo - Koszalin Strefa, Grzmiąca - Połczyn Zdrój, Grzmiąca – Żydowo, Silnowo - Szczecinek Marcekin, Silnowo – Złocieniec.</p> <p>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.</p>

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 IiŚ 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 4i
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.	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>70. Budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany o mocy od 200 MWe do około 270 MWe</b>
2.	Lokalizacja	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 4vi

<b>13.</b>	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.
------------	--------------------------------	--

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>71. Zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów w Koszalinie</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Koszalin
<b>3.</b>	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 szczeciński. Region koszaliński obejmuje 25 gmin, region szczeciński 21 gmin. Należy zaznaczyć, że część gmin z regionu szczecińskiego (tj. Wałcz, Mirosławiec, Kalisz Pomorski, Tuczno, Drawno, Bierzwnik, Człopa) wchodzi w skład obszaru alimentacyjnego dla ZTPOK w Szczecinie. Zatem do zakładu termicznego przekształcania odpadów w Koszalinie dostarczane będą odpady z terenu 40 gmin.

<b>4.</b>	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.
<b>5.</b>	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
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Gmina Miasto Koszalin, podmiot w PPP
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Spółka.
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	403 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014 - 2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2016
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 6, PI 6i
<b>13.</b>	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	<b>72. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i w sektorze mieszkaniowym na terenie SOM</b>
2.	Lokalizacja	Szczeciński Obszar Metropolitalny
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 POiŚ 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 <sub>2</sub> / 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

<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	197 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO IiŚ 2014 – 2020; RPO WZ 2014-2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2020
<b>12.</b>	Cel tematyczny/priorytet inwestycyjny/	CT 4, PI 4iii/4c
<b>13.</b>	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"> <li>1. Rozbudowa systemu ciepłowniczego Miasta Szczecina w celu umożliwienia podłączenia modernizowanych budynków do miejskiego systemu ciepłowniczego (podmioty realizujące przedsięwzięcia: SEC Sp. z o.o.);</li> <li>2. Modernizacja sieci ciepłowniczej dla likwidacji niskoemisyjnych źródeł ciepła w Stargardzie Szczecińskim.</li> <li>3. Renowacja części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w obszarze Stare Miasto w ramach rewitalizacji miasta Police (projekt zakończony).</li> <li>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.</li> </ol> <p>II. Powiązania z dotychczas zrealizowanymi/realizowanymi przedsięwzięciami:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ol>

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>73. Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych na terenie SOM</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Szczeciński Obszar Metropolitalny
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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<sub>2</sub>). 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.</p>
<b>4.</b>	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 przesyle – GJ/rok lub w MWh/rok; ograniczenie strat nośnika ciepła (wody) - m3/rok; ograniczenie emisji pyłów i gazów do atmosfery (CO <sub>2</sub> ,CO,NOx, SO <sub>2</sub> , 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 przedsięwzięcia	159 mln zł
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 4v
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"> <li>- koncepcję przebudowy ciepłociągu, grudzień 2012;</li> <li>- koncepcję przebudowy ulicy Łużyckiej wraz z przebudową infrastruktury, październik 2012;</li> <li>- 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</li> </ul>

	realizację inwestycji.
--	------------------------

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>74. Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny
<b>3.</b>	Opis przedsięwzięcia	<p>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-Kołobrzesko-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</p>

		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 4iii/4c
13.	Przedsięwzięcia komplementarne	Realizacja wymienionych projektów przyczyni się do wspierania efektywności energetycznej, promowanie strategii niskoemisyjnych oraz poprawę stanu środowiska przyrodniczego na terenie Koszalińsko-Kołobrzsko-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.

<b>1.</b>	<b>Nazwa przedsięwzięcia priorytetowego</b>	<b>75. Budowa, modernizacja lub odbudowa 575 km wałów przeciwpowodziowych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych</b>
<b>2.</b>	Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie
<b>3.</b>	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.
<b>4.</b>	Dokumenty strategiczne	Wieloletni Program Inwestycyjnych Zachodniopomorskiego Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych na lata 2008-2030, MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry a w następstwie Planu Gospodarowania Wodami w dorzeczu Odry na lata 2016-2021, Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego
<b>5.</b>	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 uchwaloną w dniu 4 kwietnia 2014 roku nowelizacją ustawy Prawo Wodne).
<b>6.</b>	Podmiot realizujący przedsięwzięcie	Województwo Zachodniopomorskie - Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie
<b>7.</b>	Forma organizacyjno-prawna	Samorządowa Jednostka Budżetowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
<b>8.</b>	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia	651 mln zł
<b>9.</b>	Proponowane źródła finansowania	PO liŚ 2014-2020
<b>10.</b>	Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu	2014
<b>11.</b>	Przewidywana data zakończenia realizacji projektu	2021

<b>12.</b>	Cel tematyczny/ priorytet inwestycyjny/	CT 5, PI 5ii
<b>13.</b>	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.