

UCHWAŁA nr 1 / II / 2017

**Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą
w Szczecinie
z dnia 04 lipca 2017 r.**

**w sprawie przyjęcia zmian w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**

Na podstawie § 1¹ ust. 5 oraz § 13 pkt 22 Statutu Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie zebrani w dniu dzisiejszym na Walnym Zebraniu uchwalają co następuje:

§ 1

W załączniku nr 13.2 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ 2014-2020*”, wprowadza się zmiany określone w załączniku 1A do niniejszej uchwały.

§ 2

Załącznik nr 13.2 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ 2014-2020*”, otrzymuje treść określoną w załączniku 1B do niniejszej uchwały.

§ 3

W załączniku nr 13.3 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna Lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO*”, wprowadza się zmiany określone w załączniku 1C do niniejszej uchwały.

§ 4

Załącznik nr 13.3 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna Lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO*”, otrzymuje treść określoną w załączniku 1D do niniejszej uchwały.

§ 5

W załączniku nr 13.6 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna Lista wskaźników produktu i rezultatu Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ 2014-2020*”, wprowadza się zmiany określone w załączniku 1E do niniejszej uchwały.

X

§ 6

Załącznik nr 13.6 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna Lista wskaźników produktu i rezultatu Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ 2014-2020*”, otrzymuje treść określoną w załączniku 1F do niniejszej uchwały.

§ 7

Zmieniona zgodnie z § 1 – 6 niniejszej Uchwały Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowi załącznik 2 do niniejszej uchwały.

§ 8

Wykonanie Uchwały powierza się Dyrektorowi Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

§ 9

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU


Piotr Krzystek

.....
Przewodniczący Zebrania

Załącznik nr 1A do Uchwały nr 1/II/2017 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 04 lipca 2017r.
(wskazujący na wprowadzone zmiany do załącznika nr 13.2 do Strategii ZIT SOM)

ZESTAWIENIE ZMIAN W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

– w załączniku nr 13.2 „Wstępna Lista projektów strategicznych do realizacji w ramach ZIT RPO WZ 2014-2020”

REJESTR ZMIAN

1. W Tabeli 1 „Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.1 7b Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym”, na stronie 3

Zapis przed zmianą:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (50%) w mln zł

Zapis po zmianie:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł

2. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Gmina Gryfino	"Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, w celu zapewnienia dostępności transportowej możliwe będzie wsparcie inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) wówczas, gdy zapewnią bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Przebudowa dróg lokalnych łączy centrum przesiadkowe z linią kolejową w sieci TEN-T. Przebudowa dróg usprawni połączenia komunikacyjne z tworzonym centrum przesiadkowym w Gryfinie (kluczowego przystanku SKM na terenie Gminy Gryfino). Poprawa układu komunikacyjnego bezpośrednio wpłynie na zwiększenie przepustowości centrum przesiadkowego, szczególnie w zakresie: sprawnej obsługi parkingów typu P&R oraz B&R oraz peronów autobusowych i kolejowych. Modernizacja istniejących miejsc parkingowych usprawni obsługę komunikacyjną dworca, będąc uzupełnieniem infrastruktury budowanej w ramach Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gryfinie	3,00	1,50
---------------	--	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Gryfino	"Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, w celu zapewnienia dostępności transportowej możliwe będzie wsparcie inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) wówczas, gdy zapewnią bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Przebudowa dróg lokalnych łączy centrum przesiadkowe z linią kolejową w sieci TEN-T. Przebudowa dróg usprawni połączenia komunikacyjne z tworzonym centrum przesiadkowym w Gryfinie (kluczowego przystanku SKM na terenie Gminy Gryfino). Poprawa układu komunikacyjnego bezpośrednio wpłynie na zwiększenie przepustowości centrum przesiadkowego, szczególnie w zakresie: sprawnej obsługi parkingów typu P&R oraz B&R oraz peronów autobusowych i kolejowych. Modernizacja istniejących miejsc parkingowych usprawni obsługę komunikacyjną dworca, będąc uzupełnieniem infrastruktury budowanej w ramach Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gryfinie	4,83	1,50
---------------	--	--	------	------

3. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z portami morskimi a także drogi zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Zakres projektu obejmuje: rozbudowę ul. Steyera na wyspie Uznam na odcinku od ul. Daszyńskiego do ul. Karsiborskiej. Rozbudowa będzie polegać na: przebudowie istniejącego odcinka ulicy Steyera oraz budowie brakujących fragmentów ulicy łączących ją od południa z ulicą Karsiborską [DK nr 93, biegnąca do przejścia granicznego Świnoujście - Gartz] i od północy z ulicami Daszyńskiego i Wybrzeże Władysława IV (droga powiatowa, do przeprawy promowej „Warszaw” - połączenie z DK 3). Nowy przebieg ulicy Steyera (odcinek od ul. Daszyńskiego do ul. Lutyckiej) będzie wzdłuż nieruchomości znajdujących się w granicach portu morskigo Świnoujście i droga ta jest ich jedynym połączeniem komunikacyjnym. Równocześnie łączy ona port wojenny i bazę marynarki NATO z drogą krajową nr 93. Obwodnica wschodnia stanowi także połączenie systemu dróg miejskich z terenami inwestycyjnymi miasta	8,93	4,47
--------------------------	---	--	------	------

		(Strefa Mułnik) oraz nabrzeży 87 i 91 wybudowanych w ramach pogłębienia toru wodnego Szczecin - Świnoujście, z dróg krajową nr 93. Umożliwi dojazd do terenów portowych i strefy inwestycyjnej (w tym części stanowiącej projekt komplementarny planowany w ramach realizacji strategii ZIT/SOM- Centrum Usług Mułnik) bez konieczności przejeżdżania przez mieszkalne części Miasta. Realizacja projektu pozwoli na rozwiązanie wielu problemów komunikacyjnych Świnoujścia, odciążając z ruchu samochodowego ul. Grunwaldzką - drogę łączącą przejście graniczne, przeprawy promowe, tereny inwestycyjne (Strefa Mułnik), z centrum miasta. Przebudowana droga wpisuje się w system połączenia z drogą krajową nr 93, przejściem granicznym Świnoujście – Gartz oraz przez przeprawę promową „Centrum”, z drogą DK 3 i od północy przez przeprawę promową „Warszów” bezpośrednio do drogi DK 3.	
--	--	---	--

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z portami morskimi a także drogi zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Zakres projektu obejmuje: rozbudowę ul. Steyera na wyspie Uznam na odcinku od ul. Daszyńskiego do ul. Karsiborskiej. Rozbudowa będzie polegać na: przebudowie istniejącego odcinka ulicy Steyera oraz budowie brakujących fragmentów ulicy łączących ją od południa z ulicą Karsiborską (DK nr 93, biegnąca do przejścia granicznego Świnoujście - Gartz) i od północy z ulicami Daszyńskiego i Wybrzeże Władysława IV (droga powiatowa, do przeprawy promowej „Warszów”, połączenie z DK 3). Nowy przebieg ulicy Steyera (odcinek od ul. Daszyńskiego do ul. Łutychów) będzie wzdłuż nieruchomości znajdujących się w granicach portu morskiego Świnoujście i droga ta jest ich jedynym połączeniem komunikacyjnym. Równocześnie łączy ona port wojenny i bazę marynarki NATO z drogą krajową nr 93. Obwodnica wschodnia stanowi także połączenie systemu dróg miejskich z terenami inwestycyjnymi miasta (Strefa Mułnik) oraz nabrzeży 87 i 91 wybudowanych w ramach pogłębienia toru wodnego Szczecin - Świnoujście, z drogą krajową nr 93. Umożliwi dojazd do terenów portowych i strefy inwestycyjnej (w tym części stanowiącej projekt komplementarny planowany w ramach realizacji strategii ZIT/SOM- Centrum Usług Mułnik) bez konieczności przejeżdżania przez mieszkalne części Miasta. Realizacja projektu pozwoli na rozwiązanie wielu problemów komunikacyjnych Świnoujścia, odciążając z ruchu samochodowego ul. Grunwaldzką - drogę łączącą przejście graniczne, przeprawy promowe, tereny inwestycyjne (Strefa Mułnik), z centrum miasta. Przebudowana droga wpisuje się w system połączenia z drogą krajową nr 93, przejściem granicznym Świnoujście – Gartz oraz przez przeprawę promową „Centrum”, z drogą DK 3 i od północy przez przeprawę promową „Warszów” bezpośrednio do drogi DK 3.	12,71	4,47
-----------------------------	---	--	-------	------

4. Na stronie 5

Zapis przed zmianą:

Gmina Stepnica	"Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy wraz z budową kanalizacji deszczowej"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z portami morskimi. Zadanie obejmuje przebudowę ul. T. Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy o łącznej dł. 594m. Planowana do realizacji droga jest to dojazd do portu morskiego w Stepnicy - basenu rybackiego. Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną do zmodernizowanego portu przeładunkowego, w którym planuje się przeładunek do 300 tys. ton/ł. ul. T. Kościuszki i ul. Portowa stanowić bezpośredni dojazd do Portu Morskiego w Stepnicy. Ponadto Ulica T. Kościuszki bezpośrednio łączy drogę wojewódzką nr 111 z Portem. Port handlowy stanowi potencjalny teren inwestycyjny dla firm z branży transportu morskiego i przeładunku towarów.	3,80	1,90
----------------	---	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Stepnica	"Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy wraz z budową kanalizacji deszczowej"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z portami morskimi. Zadanie obejmuje przebudowę ul. T. Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy o łącznej dł. 594m. Planowana do realizacji droga jest to dojazd do portu morskiego w Stepnicy - basenu rybackiego. Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną do zmodernizowanego portu przeładunkowego, w którym planuje się przeładunek do 300 tys. ton/yr. Ul. T. Kościuszki i ul. Portowa stanowią bezpośredni dojazd do Portu Morskiego w Stepnicy. Ponadto Ulica T. Kościuszki bezpośrednio łączy drogę wojewódzką nr 111 z Portem. Port handlowy stanowił potencjalny teren inwestycyjny dla firm z branży transportu morskiego i przeładunku towarów.	2,72	1,88
----------------	---	--	------	------

5. Na stronie 6

Zapis przed zmianą:

Gmina Dobra	"Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Spółdzielców (wzmocnienie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN - T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Spółdzielców zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę – ulicą Spółdzielców. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Spółdzielców to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstających z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Spółdzielców w Mierzynie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej - ul. Spółdzielców w Mierzynie o długości około 1000 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	2,70	1,35
-------------	--	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Dobra	"Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Spółdzielców (wzmocnienie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN - T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Spółdzielców zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę – ulicą Spółdzielców. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Spółdzielców to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstających z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Spółdzielców w Mierzynie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej - ul. Spółdzielców w Mierzynie o długości około 810 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	2,61	1,31
-------------	--	---	------	------

6. Na stronie 6

Zapis przed zmianą:

Gmina Dobra	"Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Wiosennej (Wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN-T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Wiosennej zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Wiosenną. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Wiosennej to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstających z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Wiosennej w Skarbmierzycach. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na przebudowie drogi gminnej - ul. Wiosenna w Skarbmierzycach o długości około 490m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjny na potrzeby odwodnienia drogi, oświetlenie).	2,80	1,40
-------------	---	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Dobra	"Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Wiosennej (Wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN-T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Wiosennej zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Wiosenną. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Wiosennej to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstających z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Wiosennej w Skarbmierzycach. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na przebudowie drogi gminnej - ul. Wiosenna w Skarbmierzycach o długości około 490m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjny na potrzeby odwodnienia drogi, oświetlenie).	2,40	1,40
-------------	---	--	------	------

7. Na stronie 6

Zapis przed zmianą:

Suma:	67,43	33,72
-------	-------	-------

Zapis po zmianie:

Suma:	71,46	33,65
-------	-------	-------

8. W Tabeli 2 „Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym”, na stronie 7

Zapis przed zmianą:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (57%) w mln zł

Zapis po zmianie:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł

9. Na stronie 7

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Szczecin	"Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Zadanie zakłada budowę multimodalnego węzła drogowego: trasa średnicowa/al. Wojska Polskiego, wraz z torowiskiem tramwajowym. Niezbędna część funkcji parkingowej pełniąca rolę P&R i B&R, nowy odcinek węzła drogowego (trasa średnicowa) skracająca czas dojazdu komunikacji publicznej m. zajezdnią Klonowita, a terminalami przesiadkowymi pozostałych dzielnic miasta łącząc centrum miasta poprzez dzielnice północne aż do Policj. Al. Wojska Polskiego zaprojektowana jako ulica dwujezdniowa, każda jezdnia o 2 pasach ruchu, szer. 6,5m i pasach dodatkowych do skrzyż. W pasie dzielącym torowisko tramwajowe, zaprojektowane jako pas autobusowo-tramwajowy. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z łącznicami węzła oraz z ul. Traugutta jako	149,30	75,002
--------------------------	--	--	--------	--------

	w Średnie"	skrzyżowanie z wyspą centralną. Ruch pieszy i rowerowy, w obrębie węzła realizowany po wydzielonych chodnikach, drogach rowerowych i poprzez przejścia dla pieszych w poziomie jezdni. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego poprzez bezpośrednie połączenia piesze pomiędzy peronami kolejowymi, a przystankami autobusowo/tramwajowymi. Wydatki dotyczące interwencji w drogę miejską będą stanowiły mniejszą część projektu. Dworzec tęknio ma kluczowe znaczenie dla projektu różniowego SKM (komplementarny).	
--	------------	---	--

1 oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 40,2%

2 oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 48,9%

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Szczecin	"Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego tęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Średnie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Zadanie zakłada budowę multimodalnego węzła drogowego: trasa średnicowa/al. Wojska Polskiego, wraz z torowiskiem tramwajowym. Niezbędna część funkcji parkingowej pełniąca rolę P&R i B&R, nowy odcinek węzła drogowego (trasa średnicowa) skraca czas dojazdu komunikacji publicznej m. zajezdnią Kłanowica, a terminalami przesiadkowymi pozostałych dzielnic miasta (łącznie centrum miasta poprzez dzielnicę północną aż do Polic). Al. Wojska Polskiego zaprojektowana jako ulica dwujezdniowa, każda jezdnia o 2 pasach ruchu, szer. 6,5m i pasach dodatkowych do skrzyż. W pasie dzielnicowym torowisko tramwajowe, zaprojektowane jako pas autobusowo-tramwajowy. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z łącznicami węzła oraz z ul. Traugutta jako skrzyżowanie z wyspą centralną. Ruch pieszy i rowerowy, w obrębie węzła realizowany po wydzielonych chodnikach, drogach rowerowych i poprzez przejścia dla pieszych w poziomie jezdni. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego poprzez bezpośrednie połączenia piesze pomiędzy peronami kolejowymi, a przystankami autobusowo/tramwajowymi. Wydatki dotyczące interwencji w drogę miejską będą stanowiły mniejszą część projektu. Dworzec tęknio ma kluczowe znaczenie dla projektu różniowego SKM (komplementarny).	97,89	73,00
--------------------------	--	---	-------	-------

Wykreśla się przypis dolny (1) oraz (2)

10. Na stronie 7

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Szczecin	"Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego - w ilości sztuk 20"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie zakłada zakup 20 pojazdów niskoemisyjnych, spełniających najwyższą obowiązującą normę emisji zanieczyszczeń Euro 6 Istotnie zmniejszających negatywny wpływ emisji spalin na środowisko. Wymiana autobusów na nowocześniejsze - wiąże się ze wzrostem komfortu i obsługi pasażerów, w tym z obniżoną sprawnością ruchową, poprzez wyposażenie pojazdów w obniżoną podłogę, dodatkowe systemy informacji pasażerskiej, itp.	20,00	13,40
--------------------------	---	---	-------	-------

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Szczecin	"Zakup taboru autobusowego niskiemisyjnego - w ilości sztuk 20"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie zakłada zakup 20 pojazdów niskiemisyjnych, spełniających najwyższą obowiązującą normę emisji zanieczyszczeń Euro 6 istotnie zmniejszających negatywny wpływ emisji spalin na środowisko. Wymiana autobusów na nowocześniejsze - wiąże się ze wzrostem komfortu i obsługi pasażerów, w tym z obniżoną sprawnością ruchową, poprzez wyposażenie pojazdów w obniżoną podłogę, dodatkowe systemy informacji pasażerskiej, itp.	35,07	13,40
--------------------------	---	---	-------	-------

11. Na stronie 8

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Projekt przewiduje budowę węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego zlokalizowanego na wyspie Wolin w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej DK3, dworca PKP, terminali promowych i przeprawy promowej, dworca autobusowego i komunikacji miejskiej. Zakres projektu przewiduje m.in.: budowę parkingu (150-200 mp) łączącego cechy parkingu P&R (Park & Ride), Parking ten ma umożliwić pozostawienie samochodu w rejonie węzła przesiadkowego i skorzystanie z innych środków transportu takich jak komunikacja kolejowa, autobusowa i promowa, a także rowerowa. Ponadto w ramach projektu przewiduje się zmodernizowanie stanu istniejącego zotok postojowych (30-50 mp) w rejonie ul. Dwarcowej w celu utworzenia wygodnego parkingu K&R (Kiss & Ride). Ponadto zakłada się modernizację infrastruktury dworcowej służącej miejskiej komunikacji zbiorowej wraz z przystosowaniem do korzystania z tego środka transportu przez osoby niepełnosprawne, a także instalację nowoczesnych systemów informacyjnych o możliwych formach i kierunkach podróży. Jest to zdecydowanie niewłaściwy punkt miasta, który w obecnym stanie nie spełnia standardów ani oczekiwań mieszkańców i turystów. PKP w swoich planach założyła także kompleksową przebudowę dworca wraz z peronami w Świnoujściu na nowoczesny dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych obiekt.	8,40	5,63
-----------------------------	---	---	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Projekt przewiduje budowę węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego zlokalizowanego na wyspie Wolin w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej DK3, dworca PKP, terminali promowych i przeprawy promowej, dworca autobusowego i komunikacji miejskiej. Zakres projektu przewiduje m.in.: budowę parkingu (150-200 mp) łączącego cechy parkingu P&R (Park & Ride), Parking ten ma umożliwić pozostawienie samochodu w rejonie węzła przesiadkowego i skorzystanie z innych środków transportu takich jak komunikacja kolejowa, autobusowa i promowa, a także rowerowa. Ponadto w ramach projektu przewiduje się zmodernizowanie stanu istniejącego zotok postojowych (30-50 mp) w rejonie ul. Dwarcowej w celu utworzenia wygodnego parkingu K&R (Kiss & Ride). Ponadto zakłada się modernizację infrastruktury dworcowej służącej miejskiej komunikacji zbiorowej wraz z przystosowaniem do korzystania z tego środka transportu przez osoby niepełnosprawne, a także instalację nowoczesnych systemów informacyjnych o możliwych formach i kierunkach podróży. Jest to zdecydowanie niewłaściwy punkt miasta, który w obecnym stanie nie spełnia standardów ani oczekiwań mieszkańców i turystów. PKP w swoich planach założyła także kompleksową przebudowę dworca wraz z peronami w Świnoujściu na nowoczesny dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych obiekt.	15,10	5,62
-----------------------------	---	---	-------	------

12. Na stronie 8

Zapis przed zmianą:

Gmina Police	"Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa węzła przesiadkowego, nawierzchni i peronów pętli autobusowej w ulicy Wyszyńskiego w Policach, dróg manewrowych, peronów postojowych dla autobusów, busów, taksówek, rowerów, budowa wiat autobusowych, zjazdów z drogi powiatowej, włączenie się do istniejącego ciągu pieszo rowerowego i chodników w ciągu drogi powiatowej z oświetleniem w sposób zapewniający możliwość przesiadania się pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego i indywidualnego. Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, infrastruktury towarzyszącej w transporcie autobusowym, integracja systemu transportu publicznego na terenie gminy z budową węzła przesiadkowego, stworzenie bardziej funkcjonalnego wjazdu do miasta wraz z parkingiem typu park&drive. Przedmiotem projektu nie jest przebudowa odcinków drogowych. W ramach realizacji projektu nie przewiduje się realizacji samodzielnych odcinków drogowych a jedynie włączenie pętli w istniejący układ drogowy. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców oraz kryteria celowościowe w zakresie szerszego wykorzystania oraz bardziej efektywnego transportu publicznego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji galezi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego.	5,75	3,85
--------------	--	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Police	"Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa węzła przesiadkowego, nawierzchni i peronów pętli autobusowej w ulicy Wyszyńskiego w Policach, dróg manewrowych, peronów postojowych dla autobusów, busów, taksówek, rowerów, budowa wiat autobusowych, zjazdów z drogi powiatowej, włączenie się do istniejącego ciągu pieszo rowerowego i chodników w ciągu drogi powiatowej z oświetleniem w sposób zapewniający możliwość przesiadania się pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego i indywidualnego. Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, infrastruktury towarzyszącej w transporcie autobusowym, integracja systemu transportu publicznego na terenie gminy z budową węzła przesiadkowego, stworzenie bardziej funkcjonalnego wjazdu do miasta wraz z parkingiem typu park&drive. Przedmiotem projektu nie jest przebudowa odcinków drogowych. W ramach realizacji projektu nie przewiduje się realizacji samodzielnych odcinków drogowych a jedynie włączenie pętli w istniejący układ drogowy. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców oraz kryteria celowościowe w zakresie szerszego wykorzystania oraz bardziej efektywnego transportu publicznego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji galezi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego.	2,72	2,31
--------------	--	--	------	------

13. Na stronie 8

Zapis przed zmianą:

Gmina Police	"Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego - w ilości sztuk 15"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem przedsięwzięcia jest zakup 15 autobusów ~ środków transportu zbiorowego. Celem przedsięwzięcia jest odnowienie taboru autobusowego i doskonalenie komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Police sukcesywnie inwestując w poprawę taboru i rozwój komunikacji na terenie obszaru metropolitalnego poprzez spórkę transportową. Działania mają na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ze szczególnym uwzględnieniem nowej organizacji transportu zbiorowego w SOM, integrację z innymi środkami transportu publicznego, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, podniesienie jakości, atrakcyjności i komfortu podróży. Zakup taboru niskoemisyjnego wynika z PGN.	15,00	10,05
--------------	---	---	-------	-------

ceh

Zapis po zmianie:

Gmina Police / SPPK Sp. z o.o.	"Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego - w ilości sztuk 15"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, weży przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem przedsięwzięcia jest zakup 15 autobusów – środków transportu zbiorowego. Celem przedsięwzięcia jest odnowienie taboru autobusowego i doskonalenie komunikacji zbiorowej na terenie SOM. Gmina Miasto Staszyn oraz Gmina Police sukcesywnie inwestują w poprawę taboru i rozwój komunikacji na terenie obszaru metropolitalnego poprzez spółkę transportową. Działania mają na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ze szczególnym uwzględnieniem nowej organizacji transportu zbiorowego w SOM, integrując z innymi środkami transportu publicznego, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, podniesienie jakości, atrakcyjności i komfortu podróży. Zakup taboru niskoemisyjnego wynika z PGN.	18,45	10,05
-----------------------------------	---	--	-------	-------

14. Na stronie 8

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Stargard	"Zintegrowane centrum przesiadkowe w Stargardzie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty polegające na budowie centrów przesiadkowych, które znacząco przyczynią się do ograniczenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM, wyrażającej się poprzez spadek liczby osób korzystających z transportu indywidualnego, na rzecz transportu publicznego oraz ułatwienia dostępu do zintegrowanej komunikacji miejskiej i pozamiejskiej. Inwestycja przyczyni się również do poprawy warunków ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego. Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Stargardzie w ważącej części kosztów obejmować będzie także zadania jak: przebudowę lub budowę tunelu dla pojazdów i rowerów, budowę rond umożliwiających włączenie ulic w celu skomunikowania ich z ZCP, budowa zaplecza obsługujących podróży, budowę parkingów dla pojazdów i rowerów, budowę rond umożliwiających włączenie ulic w celu skomunikowania ich z ZCP, budowa ścieżek rowerowych łączących istniejące już ścieżki z ZCP oraz przebudowę oświetlenia. Przebudowa ulic łączących się z ZCP będzie prowadzona w zakresie niezbędnym do prawidłowego skomunikowania i funkcjonowania ZCP. Projekt w znaczącym stopniu poprawi warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego, zarówno w kwestii bezpieczeństwa, zmniejszenia ilości zanieczyszczeń powietrza. Projekt komplementarny z projektem Szczecińskiej Kolej Metropolitalnej.	23,00	15,41
-----------------------	---	---	-------	-------

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Stargard	"Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty polegające na budowie centrów przesiadkowych, które znacząco przyczynią się do ograniczenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM, wyrażającej się poprzez spadek liczby osób korzystających z transportu indywidualnego, na rzecz transportu publicznego oraz ułatwienia dostępu do zintegrowanej komunikacji miejskiej i pozamiejskiej. Inwestycja przyczyni się również do poprawy warunków ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego. Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Stargardzie w ważącej części kosztów obejmować będzie także zadania jak: przebudowę lub budowę tunelu dla pojazdów i rowerów, budowę rond umożliwiających włączenie ulic w celu skomunikowania ich z ZCP, budowa zaplecza obsługujących podróży, budowę parkingów dla pojazdów i rowerów, budowę rond umożliwiających włączenie ulic w celu skomunikowania ich z ZCP, budowa	27,30	18,29
-----------------------	---	--	-------	-------

		Szczegółowe informacje o projekcie: Szczyt rowerowych łączących istniejące już ścieżki z ZCP oraz przebudowę oświetlenia. Przebudowa ulic łączących się z ZCP będzie prowadzona w zakresie niezbędnym do prawidłowego skomunikowania i funkcjonowania ZCP. Projekt w znaczącym stopniu poprawi warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego, zarówno w kwestii bezpieczeństwa, zmniejszenia ilości zanieczyszczeń powietrza. Projekt komplementarny z projektem SKM.	
--	--	---	--

15. Na stronie 9

Zapis przed zmianą:

Gmina Goleniów	"Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem inwestycji jest budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom. Inwestycja zostanie zlokalizowana na granicy administracyjnej gmin: Szczecin i Goleniów. Umożliwi ona pozostawienie pojazdów i korzystanie przez ich właścicieli ze środków komunikacji zbiorowej na obszarze SOM. Planowane działania ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez stworzenie zgodnego z zasadami prawa o ruchu drogowym centrum przesiadkowego oraz wzrost liczby osób rezygnujących z transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego w obrębie SOM. Możliwe również będzie skuteczne skorzystanie przez pasażerów z biletu metropolitalnego. Realizacja zadania umożliwi zwiększenie spójności w obszarze dróg łączących Gminę Goleniów z Miastem Gminą Szczecin, wszystkimi gminami ościennymi, jak i z połączeniami subregionalnymi (w tym kolejowymi). Następnym etapem będzie zniesienie niepotrzebnego potoku samochodów w ciągu nie tylko głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze SOM co znacząco obniży emisję CO2 i w znacznym stopniu poprawi poziom i jakość życia lokalnej społeczności choćby poprzez likwidację niepotrzebnego i szkodliwego dla środowiska potoku pojazdów, których użytkownicy przesiadają się do komunikacji zbiorowej. Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne, a ewentualne wydatki na elementy drogowe będą stanowiły jedynie mniejszą część kompleksowego przedsięwzięcia.	4,00	2,68
----------------	--	---	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Goleniów	"Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem inwestycji jest budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom. Inwestycja zostanie zlokalizowana na granicy administracyjnej gmin: Szczecin i Goleniów. Umożliwi ona pozostawienie pojazdów i korzystanie przez ich właścicieli ze środków komunikacji zbiorowej na obszarze SOM. Planowane działania ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez stworzenie zgodnego z zasadami prawa o ruchu drogowym centrum przesiadkowego oraz wzrost liczby osób rezygnujących z transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego w obrębie SOM. Możliwe również będzie skuteczne skorzystanie przez pasażerów z biletu metropolitalnego. Realizacja zadania umożliwi zwiększenie spójności w obszarze dróg łączących Gminę Goleniów z Miastem Gminą Szczecin, wszystkimi gminami ościennymi, jak i z połączeniami subregionalnymi (w tym kolejowymi). Następnym etapem będzie zniesienie niepotrzebnego potoku samochodów w ciągu nie tylko głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze SOM co znacząco obniży emisję CO2 i w znacznym stopniu poprawi poziom i jakość życia lokalnej społeczności choćby poprzez likwidację niepotrzebnego i szkodliwego dla środowiska potoku pojazdów, których użytkownicy przesiadają się do komunikacji zbiorowej. Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne, a ewentualne wydatki na elementy drogowe będą stanowiły jedynie mniejszą część kompleksowego przedsięwzięcia.	3,83	2,70
----------------	--	---	------	------

16. Na stronie 9

Zapis przed zmianą:

Gmina Dobra	"Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinien potraktowany być rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. Budowa miejsca przesiadkowego w Łęgach, tj. na obszarze funkcjonalnym miasta, wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym między innymi: wiaty przystankowej, stojaków na rowery wraz z zadaszeniem w systemie Bike&Ride, elementów małej architektury, spełnia priorytet interwencji CT 4 obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. Komplementarność powyższych działań, w zakresie promowania transportu publicznego oraz transportu niezmotoryzowanego (rowerowego), pozwoli na uatrakcyjnienie i zwiększenie udziału transportu niezmotoryzowanego oraz przewozów komunikacją publiczną w stosunku do transportu indywidualnego.	1,00	0,57
-------------	--	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Dobra	"Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinien potraktowany być rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. Budowa miejsca przesiadkowego w Łęgach, tj. na obszarze funkcjonalnym miasta, wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym między innymi: wiaty przystankowej, stojaków na rowery wraz z zadaszeniem w systemie Bike&Ride, elementów małej architektury, spełnia priorytet interwencji CT 4 obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. Komplementarność powyższych działań, w zakresie promowania transportu publicznego oraz transportu niezmotoryzowanego (rowerowego), pozwoli na uatrakcyjnienie i zwiększenie udziału transportu niezmotoryzowanego oraz przewozów komunikacją publiczną w stosunku do transportu indywidualnego.	0,81	0,57
-------------	--	--	------	------

17. Na stronie 10

Zapis przed zmianą:

Powiat Policki/Gmina Kołbaskowo	"Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze funkcjonalnym Szczecina poprzez budowę węzłów przesiadkowych wraz z drogami dojazdowymi"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie polega na stworzeniu warunków do lepszego funkcjonowania systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum Szczecina poprzez: budowę w ciągu drogi powiatowej zespołu centrów przesiadkowych w bezpośrednim sąsiedztwie osad mieszkalnych wraz z budową parkingów P&R i B&R, ulatwień dla transportu publicznego, nową pięć autobusową i budowę ścieżki rowerowej i chodników. W ramach projektu wykonane zostaną odcinki dróg niezbędne dla polepszenia jakości funkcjonowania transportu publicznego. Wydatki obejmujące inwestycje w odcinki dróg, zapewniających dostęp do centrów przesiadkowych będą stanowiły mniejszą część budżetu przedsięwzięcia. Planowany do realizacji projekt jest działaniem ukierunkowanym na zrównoważoną mobilność miejską w celu ograniczenia emisji związanych z transportem, w tym CO ₂ , łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miasta (zmniejszenia hałasu), ograniczenia zatłoczenia, zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego, tworzenia bezpiecznych ciągów ruchu rowerowego służących poprawie dostępności transportu publicznego. Celem realizacji samego projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wydzielenie dróg dla rowerzystów, szersze wykorzystanie niezmotoryzowanego transportu indywidualnego i uatrakcyjnienie warunków do funkcjonowania efektywnego zbiorowego transportu publicznego.	15,00	10,05
---------------------------------	---	--	-------	-------

Zapis po zmianie:

PROJEKT ulega wykreśleniu.

18. Na stronie 10

Zapis przed zmianą:

Zapis po zmianie:

dopisuje się następujące PROJEKTY:

Gmina Miasto Świnoujście	Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo - promowo - autobusowego w Świnoujściu - etap II	Zadanie jest zgodne z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich na lata 2014-2020. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa wsparcie będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Etap II przedsięwzięcia to kontynuacja stworzenia w Świnoujściu węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego i polegać będzie na: (1) połączeniu parkingu P&R z dworcem PKP, dworcem komunikacji autobusowej oraz z przystankiem promową poprzez budowę kładki nad torami i nad drogą (ul. Dworcowa), ze względu na prognozowany wzrost przejazdów kolejowych oraz w trasie o poprawę bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego; (2) zagospodarowaniu terenu przy przeprawie promowej; (3) rozszerzeniu istniejącego węzła o nowy teren, pod kątem rozwoju komunikacji publicznej (PKS), komunikacja autobusowa miasta, busy. Realizacja etapu II zapewni kompleksowość projektu oraz maksymalne zagospodarowanie wskazanego terenu na potrzeby węzła przesiadkowego- promowo-kolejowo-autobusowego, unikającego w skali regionu i kraju.	8,00	3,61
Gmina Miasto Szczecin	Zakup taboru autobusowego elektrycznego – w ilości sztuk 5	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie zakłada zakup 5 autobusów o napędzie elektrycznym (możliwość ładowania plug-in). Wymiana autobusów na nowocześniejsze wiąże się również ze wzrostem jakości obsługi pasażerów oraz zmniejsza negatywny wpływ emisji spali na środowisko, w tym zwłaszcza w obszarze zurbanizowanym.	15,00	5,70

19. Na stronie 10

Zapis przed zmianą:

Suma:	292,27	164,66
-------	--------	--------

Zapis po zmianie:

Suma:	274,99	165,27
-------	--------	--------

20. W Tabeli 3 „Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.4 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym”, na stronie 11

Zapis przed zmianą:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota deficytu w mln zł

Zapis po zmianie:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota deficytu w mln zł

21. Na stronie 11

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Szczecin	"Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. W ramach zadania realizowana będzie trasa rowerowa wzdłuż ul. ppłk. Hieronima Kupczyka do granic administracyjnych miasta i al. Wojska Polskiego, która ma na celu uzupełnienie istniejących luk komunikacyjnych w systemie tras rowerowych, wzbogacenie oferty transportowej oraz wsparcie obszaru oddziaływania komunikacji zbiorowej poprzez jej integrację z komunikacją rowerową (węzły przesiadkowe). Zakłada się poprawę parametrów użytkowych infrastruktury rowerowej poprzez budowę nowych odcinków dróg dla rowerów lub dróg dla rowerów i pieszych oraz przebudowę starych odcinków. Zadanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa, spójności, bezpośredniości, wygody oraz atrakcyjności komunikacji rowerowej.	19,50	7,84 ³
--------------------------	--	--	-------	-------------------

³ oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 40,2%.

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Szczecin	"Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. W ramach zadania realizowana będzie trasa rowerowa wzdłuż al. Wojska Polskiego, która ma na celu uzupełnienie istniejących luk komunikacyjnych w systemie tras rowerowych, wzbogacenie oferty transportowej oraz wsparcie obszaru oddziaływania komunikacji zbiorowej poprzez jej integrację z komunikacją rowerową (węzły przesiadkowe). Zakłada się poprawę parametrów użytkowych infrastruktury rowerowej poprzez budowę nowych odcinków dróg dla rowerów lub dróg dla rowerów i pieszych oraz przebudowę starych odcinków. Zadanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa, spójności, bezpośredniości, wygody oraz atrakcyjności komunikacji rowerowej.	19,50	7,84
--------------------------	--	--	-------	------

Wykreśla się przypis dolny (3)

Zapis przed zmianą:

Miasto Świnoujście	"Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej / Barlickiego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Planowane do budowy w ramach projektu drogi rowerowe są fragmentem międzynarodowego szlaku Rowerowego R-10 i przebiegają na obu wyspach – Uznam i Wolin. Na wyspie Uznam zadanie obejmuje budowę ok. 3 km dróg rowerowych – wzdłuż ul. Uzdrowskiej, Swiny i ul. Jachtowej, które połączą się z istniejącym systemem dróg rowerowych z Dzielnicy Nadmorskiej, do przeprawy promowej oraz do węzła przesiadkowego. Ponadto skomunikują centrum miasta, port jachtowy, zabytkowy, wzdłuż ul. Barlickiego oraz na odcinku od ul. Ku Morzu do granicy administracyjnej Miasta, zamykając tym samym system istniejących i budowanych odcinków dróg rowerowych w tej części Świnoujścia oraz łącząc się z węzłem przesiadkowym. Ze względu na obecność dużych zakładów pracy (OT Logistics, port LNG, Terminal Promowy, Orlen), atrakcji turystycznych (latarnia morska, Fort Gerhartha, Podziemne Miasto) oraz fakt, że obecnie jedyną drogą dojazdową do Międzyzdrojów jest obciążona dużym natężeniem ruchu DK3, utworzona sieć dróg rowerowych będzie stanowiła bezpieczną alternatywę dojazdu do w/w miejsc. Obecnie rowerzyści jadący drogą DK3 m.in. do pracy, bądź turyści jadący zwiedzać atrakcje turystyczne, są narażeni na bardzo groźne wypadki drogowe (nawet śmiertelne). Z drugiej strony długi czas oczekiwania zwiósza w tzw. szczytach i w sezonie turystycznym na przeprawę promową powoduje, że mieszkańcy lewobrzeżnej części Miasta coraz częściej rezygnują z dojazdu do i z pracy z samochodem na rzecz innych środków komunikacji, w tym na rzecz transportu rowerowego. Zapewnienie mieszkańcom Miasta bezpiecznego dojazdu do i z pracy, zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego a w szczególności rowerzystów w niewrażliwych punktach miasta – przeprawa promowa i drogi dojazdowe do zakładów pracy to jedno z ważniejszych zadań do zrealizowania przez Miasto.	7,74	5,19
----------------------------------	---	---	-------------	-------------

Miasto Świnoujście	"Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węża przesiadkowego przy ul. Dworcowej / Barlickiego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Planowane do budowy w ramach projektu drogi rowerowe są fragmentem międzynarodowego szlaku rowerowego R-10 i przebiegają na obu wyspach – Uznam i Wolin. Na wyspie Uznam zadanie obejmuje budowę ok. 3 km dróg rowerowych – wzdłuż ul. Uzdrowskiej, Świny i ul. Jachtowej, które połączą się z istniejącym systemem dróg rowerowych i umożliwią dojazd z Dzielnicy Nadmorskiej do przeprawy promowej oraz do węża przesiadkowego. Ponadto skomunikują centrum miasta, port jachtowy, zabytkowe forty oraz dojazd na plażę. Na wyspie Wolin (około 1,5 km) – zadanie obejmuje budowę dróg rowerowych wzdłuż ul. Barlickiego oraz na odcinku od ul. Ku Morzu łączącą się z węzłem przesiadkowym. Utworzona sieć dróg rowerowych będzie stanowiła bezpieczną alternatywę dojazdu do miejsc pracy. Obecnie rowerzyści jadący drogą DK5 m.in. do pracy, będą turyści jadący zwiedzać atrakcje turystyczne, są narażeni na bardzo groźne wypadki drogowe (nawet śmiertelne). Z drugiej strony długi czas oczekiwania zwiększa w tzw. szczytach i w sezonie turystycznym na przeprawę promową powoduje, że mieszkańcy lewobrzeżnej części Miasta coraz częściej rezygnują z dojazdu do i z pracy z samochodem na rzecz innych środków komunikacji, w tym na rzecz transportu rowerowego. Zapewnienie mieszkańcom Miasta bezpiecznego dojazdu do i z pracy, zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego a w szczególności rowerzystów w niewrażliwych punktach miasta – przeprawa promowa i drogi dojazdowe do zatkadów pracy to jedna z ważniejszych zadań dla zrealizowania przez Miasto.	5,19
			7,25

23. Na stronie 12

Zapis przed zmianą:

Gmina Police	"Budowa dróg rowerowych w Policech w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenów przemysłowych Police"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa 10 km drogi rowerowej i wprowadzenie bezpiecznej komunikacji rowerowej w obszarze terenów przemysłowych celem ograniczenia transportu zmotoryzowanego na terenach przemysłowych oraz w centrum miasta, zapewniając jednocześnie bezpośrednie połączenie z dotychczas zrealizowanym odcinkiem o długości 20 km łączącym Police i Szczecin przebiegając wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 115 i pominiętych miejscowości. Ścieżka została zaplanowana w sposób pozwalający na tworzenie alternatywnej, bezpiecznej i funkcjonalnej formy transportu miejskiego- łączącej poszczególne elementy trasy o charakterze instytucjonalnym, gospodarczym, oświatowym i turystycznym. Droga rowerowa zapewni mieszkańcom bezpośredni dojazd do miejsca docelowego lub centrum przesiadkowego. Projekt przewiduje budowę parkingów rowerowych. Trasa będzie prowadzona głównie wzdłuż dróg, które nie posiadają obecnie pobocza co uniemożliwia popularyzację korzystania z transportu rowerowego powszechnie. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców, rozwój funkcjonalnych, alternatywnych i niezmotoryzowanych form transportu indywidualnego oraz kryteria celowościowe. Realizacja projektu pozwoli na stworzenie jednolitej, funkcjonalnej sieci połączeń dróg rowerowych oraz włączenie do systemów ponadlokalnych (Szczecin, Dobra), zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych i integrację transportu, niższej emisji, zatłoczenia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	10,00	5,70
--------------	---	---	-------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Police	"Budowa dróg rowerowych w Policech w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenów przemysłowych Police"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa 10 km drogi rowerowej i wprowadzenie bezpiecznej komunikacji rowerowej w obszarze terenów przemysłowych celem ograniczenia transportu zmotoryzowanego na terenach przemysłowych oraz w centrum miasta, zapewniając jednocześnie bezpośrednie połączenie z dotychczas zrealizowanym odcinkiem o długości 20 km łączącym Police i Szczecin przebiegając wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 115 i pominiętych miejscowości. Ścieżka została zaplanowana w sposób pozwalający na tworzenie alternatywnej, bezpiecznej i funkcjonalnej formy transportu miejskiego- łączącej poszczególne elementy trasy o charakterze instytucjonalnym, gospodarczym, oświatowym i turystycznym. Droga rowerowa zapewni mieszkańcom bezpośredni dojazd do miejsca docelowego lub centrum przesiadkowego. Projekt przewiduje budowę parkingów rowerowych. Trasa będzie prowadzona głównie wzdłuż dróg, które nie posiadają obecnie pobocza co uniemożliwia popularyzację korzystania z transportu rowerowego powszechnie. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców, rozwój funkcjonalnych, alternatywnych i niezmotoryzowanych form transportu indywidualnego oraz kryteria celowościowe. Realizacja projektu pozwoli na stworzenie jednolitej, funkcjonalnej sieci połączeń dróg rowerowych oraz włączenie do systemów ponadlokalnych (Szczecin, Dobra), zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych i integrację transportu, niższej emisji, zatłoczenia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	11,03	6,70
--------------	---	---	-------	------

Zapis przed zmianą:

Gmina Stare Czarnowo	"Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Miastem Szczecin"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014 -2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Powstała droga rowerowa łącząca Gminę Stare Czarnowo z miastem Szczecin zwiększy mobilność mieszkańców gminy, których przeważająca część pracuje na co dzień w Szczecinie (np.: Kolbacz, Stare Czarnowo), oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie ruchu drogowego na terenie gminy. Trasa rowerowa docelowo połączy się z pięcią przesiadkową w m. Szczecin, który zapewni powiązanie terenów wiejskich z miejskimi. Dzięki powiązaniu z drogą rowerową ze Starego Czarnowa do Gryfińskiego Parku Przemysłowego zwiększy się dostępność tras rowerowych komunikacyjnych dla mieszkańców pracujących na co dzień w Gryfinie i w Gardnie. Efektem wsparcia budowy infrastruktury rowerowej będzie wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej (do i z pracy), wyrażającej się poprzez zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu rowerowego. Ponadto realizacja inwestycji umożliwi bezpieczny i komfortowy dostęp do terenów o znaczeniu gospodarczym zlokalizowanych na przebiegu trasy rowerowej, poprawi poziom i jakość życia społeczności lokalnej oraz ograniczy zanieczyszczenie powietrza.	3,25	2,18
----------------------	---	--	------	------

Zapis po zmianie:

Gmina Stare Czarnowo	"Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Miastem Szczecin"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014 -2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Powstała droga rowerowa łącząca Gminę Stare Czarnowo z miastem Szczecin zwiększy mobilność mieszkańców gminy, których przeważająca część pracuje na co dzień w Szczecinie (np.: Kolbacz, Stare Czarnowo), oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie ruchu drogowego na terenie gminy. Trasa rowerowa docelowo połączy się z pięcią przesiadkową w m. Szczecin, który zapewni powiązanie terenów wiejskich z miejskimi. Wybudowana na tym odcinku droga dla rowerów w ciągu ul. Pyrzyckiej od ul. Topolowej do pięci autobusowej „Śmierdnica” wraz z ewentualną niezbędną przebudową chodnika. W efekcie powstanie infrastruktura towarzysząca – parking rowerowy typu Bike&Ride z wiatą i miejscami postojowymi dla rowerów. Efektem wsparcia budowy infrastruktury rowerowej będzie wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej (do i z pracy), wyrażającej się poprzez zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu rowerowego. Ponadto realizacja inwestycji umożliwi bezpieczny i komfortowy dostęp do terenów o znaczeniu gospodarczym zlokalizowanych na przebiegu trasy rowerowej, poprawi poziom i jakość życia społeczności lokalnej oraz ograniczy zanieczyszczenie powietrza.	5,52	4,69
----------------------	---	---	------	------

ceh

25. Na stronie 12

Zapis przed zmianą:

Gmina Stare Czarnowo	"Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Gryfińskim Parkiem Przemysłowym"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. W wyniku budowy drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Gryfińskim Parkiem Przemysłowym trasa rowerowa połączy się z zaplanowaną trasą rowerową ze Starego Czarnowa do miasta Szczecin, dzięki czemu wzrośnie oferta komunikacyjna gminy Stare Czarnowo oraz zwiększy się spójność sieci dróg rowerowych na obszarze SOM. Dodatkowo projekt odpowie na zgłoszenie zapotrzebowanie ze strony mieszkańców gminy na rowerowy dojazd do terenów w parku przemysłowym Gardno, w którym mieszkańcy gminy będą mogli znaleźć zatrudnienie, co wpłynie na poprawę sytuacji społeczno-materiałnej mieszkańców gminy. Efektem wsparcia budowy infrastruktury rowerowej będzie wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej, wyrażającej się poprzez zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu rowerowego. Ponadto realizacja inwestycji umożliwi bezpieczny i komfortowy dostęp do terenów o znaczeniu gospodarczym zlokalizowanych na przebiegu trasy rowerowej, poprawi poziom i jakość życia społeczności lokalnej oraz ograniczy zanieczyszczenie powietrza.	3,75	2,51
----------------------	--	--	------	------

Zapis po zmianie:

PROJEKT ulega wykreśleniu.

26. Na stronie 12

Zapis przed zmianą:

Zapis po zmianie:

dopisuje się następujące PROJEKTY:

Gmina Police	Budowa dróg rowerowych w Policach	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej łączącej węzeł przesiadkowy przy ul. Wyszyńskiego, wzdłuż ulicy Piłsudskiego do ulicy Zamenhofa w Policach. Działanie pozwoli wzmocnić wykorzystanie i dostępność węzła przez połączenie trasą rowerową ważnych źródeł celów podróży (szkoła, ośrodek sportu, miejsca pracy, targowisko miejskie) oraz włączenia odcinka do systemu ścieżek rowerowych jako alternatywnego transportu miejskiego łączącego centrum nowych Polic z trasą rowerową na odcinku Police-Siedlice. Ponadto wykonany zostanie ciąg rowerowy na terenach przemysłowych, na których zlokalizowane są liczne zakłady pracy.	2,00	1,54
Gmina Kolbaskowo	Budowa dróg rowerowych na terenie Gminy Kolbaskowo w celu uzyskania dostępności komunikacyjnej i poprawy bezpieczeństwa w ramach obszaru metropolitalnego	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie polega na stworzeniu warunków do lepszego funkcjonowania systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum Szczecina poprzez budowę nowych ścieżek rowerowych wraz z budową parkingów B&R. Planowany do realizacji projekt jest działaniem ukierunkowanym na zrównoważoną mobilność miejską w celu ograniczenia emisji związanych z transportem, w tym CO2. Łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miasta (zminieszczenia hałasu), ograniczenia zatłoczenia, tworzenia bezpiecznych ciągów ruchu rowerowego służących poprawie dostępności transportu publicznego. Celem realizacji samego projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wydzielanie dróg dla rowerzystów i szersze wykorzystanie niezmotywowanego transportu indywidualnego.	8,00	5,36
Gmina Gryfino	Budowa ścieżki rowerowej Gryfino - Wełtyń	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej Miasta Gryfino do wsi Wełtyń, wzdłuż drogi wojewódzkiej 120. Ścieżka rowerowa będzie alternatywną trasą dla transportu indywidualnego w celu dojazdu mieszkańców okolicznych wsi do centrum miasta (szkoły, pracy). Trasa rowerowa w tym miejscu jest niewątpliwie ekologiczną alternatywą dla ruchu pojazdów kołowych. Ma ona przede wszystkim przynieść efekt w postaci obniżonej emisji do powietrza szkodliwych pyłów i gazów, a także obniżyć poziom hałasu na terenie Miasta Gryfino.	2,00	1,70
Gmina Gryfino	Budowa ścieżki rowerowej Wełtyń - Strefa Przemysłowa w Gardnie	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej na trasie Wełtyń - Gardna (obszar funkcjonalny Strefy Przemysłowej w Gardnie), wzdłuż drogi wojewódzkiej 120. Głównym celem projektu jest zmiana środka transportu z indywidualnego samochodowego na indywidualny rowerowy, ze względu na duże zapotrzebowanie na pracowników do strefy przemysłowej ruch samochodowy na tym odcinku jest bardzo wzmożony.	3,00	2,55
Gmina Stepnica	Modernizacja drogi rowerowej Stepnica - Widzeńska	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej na trasie Stepnica - Widzeńska stworzy możliwość połączenia z Goleniowskim Parkiem Przemysłowym, który jest dużym ośrodkiem pracy dla mieszkańców Stepnicy oraz Widzeńska. Dodatkowym elementem projektu będzie utworzenie punktów przestankowych w miejscowościach.	0,77	0,66

27. Na stronie 12

Zapis przed zmianą:

Suma:	54,24	31,12
-------	-------	-------

Zapis po zmianie:

Suma:	69,08	42,92
-------	-------	-------

28. W Tabeli 4 „Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.3.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym”, na stronie 13

Zapis przed zmianą:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (67%) w mln zł
---------------------	----------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------

Zapis po zmianie:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Stacjonarna wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
---------------------	----------------	------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------

29. Na stronie 13

Zapis przed zmianą:

Gmina Stepnica	"Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gminy Stepnica"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę nowego energooszczędnego oświetlenia ulicznego przy nowobudowanych drogach oraz wymianę oświetlenia na nowoczesnej typy LED przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Zagospodarowanie i uporządkowanie przestrzeni publicznej wpływa na jakość życia mieszkańców. Planując budowę, remonty dróg i chodników na terenie naszej gminy zaprojektowane będzie również nowe oświetlenie, które znacznie	2,00	1,34
----------------	---	--	------	------

		poprawi estetykę miejscowości oraz bezpieczeństwo mieszkańców. Budowa/ modernizacja oświetlenia zaplanowana jest w głównych ciągach komunikacyjnych. Ponadto ze względu na oszczędność energii elektrycznej zastawiana nowoczesny typ oświetlenia jakim są lampy typu LED. Modernizację objętych zostanie ok 150 punktów świetlnych natomiast zbudowanych zostanie ok 50 nowych lamp.	
--	--	---	--

Zapis po zmianie:

Gmina Stepnica	"Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gminy Stepnica"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia na nowoczesny typ LED przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej wpływa na jakość życia mieszkańców. Planując budowę, remonty dróg i chodników na terenie naszej gminy zaprojektowane będzie również nowe oświetlenie, które znacznie poprawi estetykę miejscowości oraz bezpieczeństwo mieszkańców. Budowa/ modernizacja oświetlenia zaplanowana jest w głównych ciągach komunikacyjnych. Ponadto ze względu na oszczędność energii elektrycznej zastawiana nowoczesny typ oświetlenia jakim są lampy typu LED.	0,80	0,68
----------------	---	---	------	------

30. Na stronie 13

Zapis przed zmianą:

Zapis po zmianie:

dopisuje się następujące PROJEKTY:

Gmina Miasto Szczecin	Zwiększenie świadomości ekologicznej na terenie Gminy Miasto Szczecin realizowane poprzez modernizację istniejącego systemu oświetlenia miejskiego - obszar I-II	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Przedsięwzięcie polegające na wymianie wyeksploatowanych i zużytych opraw oświetleniowych zabudowanych na nowocześnie oświetlenie zewnętrzne w technologii LED. Celem projektu jest modernizacja oświetlenia miejskiego w obszarze miejskim w kierunku jego energooszczędności.	2,09	1,40
Gmina Miasto Stargard	Modernizacja systemu oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Miasto Stargard	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Modernizacji oświetlenia ulicznego na obszarze Gminy Miasto Stargard podlegają punkty oświetleniowe, poprzez wymianę zegarów astronomicznych w szafkach oświetleniowych, które stanowią integralną część obwodu oświetleniowego oraz wymianę opraw sodowych na oprawy LED - co pozwala na osiągnięcie znacznych oszczędności w zużyciu energii elektrycznej.	0,50	0,34

31. Na stronie 13

Zapis przed zmianą:

Suma:	2,00	1,34
-------	------	------

Zapis po zmianie:

Suma:	3,39	2,42
-------	------	------

32. W Tabeli 5 „Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 2.2.1 3a Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym”, na stronie 14

Zapis przed zmianą:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (70%) w mln zł

Zapis po zmianie:

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł

Zapis przed zmianą:

Gmina Miasto Stargard	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsięwzięcia w nowych pomysłach biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	55,00	38,50
-----------------------	---	--	-------	-------

Zapis po zmianie:

Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap I"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsięwzięcia w nowych pomysłach biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	7,40	3,74
--	--	--	------	------

34. Na stronie 15-16

Zapis przed zmianą:

Zapis po zmianie:

dopisuje się następujące PROJEKTY:

Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap II"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być patroktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	6,60	5,61
--	---	---	------	------

Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap III"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeń jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	4,40	3,74
Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap IV"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeń jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	8,80	7,48
Gmina Kołbaskowo	Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej gminy Kołbaskowo	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. Teren inwestycji (Barnistał) obejmuje obszar poogrodzowski wymagający procesów aktywizacyjnych poprzez stworzenie warunków dla rozwoju nowych przedsiębiorstw i nowych miejsc pracy. W związku z realizacją inwestycji niezbędne jest przygotowanie terenu i jego uzbrojenie, tj. budowa m.in.: systemu sieci dróg wewnętrznych wraz z odwodnieniem, sieci kanalizacji deszczowej i wodociągowej, oświetlenia, parkingów oraz ścieżek rowerowych i chodników. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz atrakcyjność dla MŚP. Tereny inwestycyjne są bardzo korzystnie zlokalizowane w pobliżu DK 13, a także autostrady A6, która z jednej strony łączy się z autostradą biegnącą do Berlina i z drugiej z drogą ekspresową S 3. Zaplanowane działania w projekcie są odpowiednie do zdiagnozowanego zapotrzebowania sektora małych i średnich przedsiębiorstw.	15,00	10,50

35. Na stronie 16

Zapis przed zmianą:

Gmina Goleniów	"Poprawa atrakcyjności terenów w Goleniowskim Parku Przemysłowym poprzez budowę parkingu wraz z infrastrukturą towarzyszącą na potrzeby sektora MŚP".	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. Goleniowski Park Przemysłowy (GPP) należy do strategicznych, z punktu widzenia Województwa Zachodniopomorskiego, terenów inwestycyjnych (nie będących terenem typu „greenfield”) w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Na jego terenie inwestycje zrealizowało ponad 40 podmiotów gospodarczych, z czego ponad połowę stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa. Pomimo znacznego stopnia wykorzystania terenów inwestycyjnych w granicach GPP, do dyspozycji przyszłych inwestorów z sektora MŚP pozostaje jeszcze ok. 30 ha przygotowanych działek, a także drugie tyle w przygotowaniu. Wyjątkowość GPP wynika z trzech cech wyróżniających to miejsce: przewaga MŚP, zróżnicowanie branżowe działających tu inwestorów oraz możliwość transportu wielkich gabarytów. Ze względu na rosnący udział inwestycji branży logistycznej w inwestorów oraz możliwość transportu wielkich gabarytów. Ze względu na parkingowy dla samochodów ciężarowych. W ramach planowanego projektu przewiduje się budowę strefy do obsługi kierowców samochodów ciężarowych, składającą się m.in. z parkingu dla samochodów ciężarowych, góły wjazd samochodów ciężarowych do centrum miasta jest zabroniony. Planowana inwestycja odpowiada na specyficzne zapotrzebowanie małych i średnich przedsiębiorstw działających w Goleniowskim Parku Przemysłowym, co zostało zdiagnozowane na podstawie ankiet wypełnionych i podpisanych przez przedstawicieli ponad dwudziestu firm. Dzięki planowanej inwestycji wzrośnie atrakcyjność GPP dla MŚP, przyczyniając się jednocześnie do wzrostu ich konkurencyjności. Wydatki na wewnętrzną infrastrukturę komunikacyjną będą stanowiły mniejszą część budżetu całkowitych wydatków kwalifikowalnych przedmiotowego przedsięwzięcia. Zadanie będzie realizowane w sposób zintegrowany z dostępną już infrastrukturą. Przedmiotowa strefa dedykowana będzie przede wszystkim sektorowi małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).	10,00	6,30⁴
-----------------------	--	--	--------------	-------------------------

⁴ Oznacza zmniejszoną kwotę dofinansowania do wysokości 6,3 mln zł.

Zapis po zmianie:

Gmina Goleniów	"Poprawa atrakcyjności terenów w Goleniowskim Parku Przemysłowym poprzez budowę parkingu wraz z infrastrukturą towarzyszącą na potrzeby sektora MŚP".	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. Goleniowski Park Przemysłowy (GPP) należy do strategicznych, z punktu widzenia Województwa Zachodniopomorskiego, terenów inwestycyjnych (nie będących terenem typu „greenfield”) w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Wyjątkowość GPP wynika z trzech cech wyróżniających to miejsce: przewaga MŚP, zróżnicowanie branżowe działających tu inwestorów oraz możliwość transportu wielkich gabarytów. Ze względu na rosnący udział inwestycji branży logistycznej w projektów przyciągniętych do GPP w ostatnich latach, zaistniała konieczność budowy znacznej liczby miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych. W ramach planowanego projektu przewiduje się budowę strefy do obsługi kierowców samochodów ciężarowych, składającą się m.in. z parkingu dla samochodów ciężarowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz ścieżkę pieszo-rowerową. Konieczna jest również budowa niezbędnych ciągów komunikacyjnych do obsługi parkingu. Niezależnym elementem projektu jest także uzupełnienie wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej GPP o ścieżkę pieszo-rowerową doprowadzoną bezpośrednio do parkingu. Pozwoli to na lepsze skomunikowanie pracowników małych i średnich przedsiębiorstw w GPP z miastem Goleniów, a przede wszystkim użytkowników parkingu, góły wjazd samochodów ciężarowych do centrum miasta jest zabroniony. Planowana inwestycja odpowiada na specyficzne zapotrzebowanie małych i średnich przedsiębiorstw działających w Goleniowskim Parku Przemysłowym, co zostało zdiagnozowane na podstawie ankiet. Dzięki planowanej inwestycji wzrośnie atrakcyjność GPP dla MŚP, przyczyniając się jednocześnie do wzrostu ich konkurencyjności. Wydatki na wewnętrzną infrastrukturę komunikacyjną będą stanowiły mniejszą część budżetu. Zadanie będzie realizowane w sposób zintegrowany z dostępną już infrastrukturą.	8,48	6,30
-----------------------	--	--	-------------	-------------

			Przedmiotowa strefa dedykowana będzie przede wszystkim sektorowi małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).	
--	--	--	---	--

Wykreśla się przypis dolny (4)

36. Na stronie 16

Zapis przed zmianą:

Suma:	111,76	77,53
-------	--------	-------

Zapis po zmianie:

Suma:	97,44	70,10
-------	-------	-------



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik 1B do Uchwały nr 1/II/2017 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 04 lipca 2017r.
(stanowiący tekst jednolity załącznika nr 13.2 do Strategii ZIT SOM)*

ZAŁĄCZNIK NR 13.2 STRATEGII ZIT SOM –

WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH DO REALIZACJI W RAMACH ZIT RPO WZ 2014-2020



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





cdh

Spis tabel

Tab. 1 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.1 7b Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	6
Tab. 2 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	10
Tab. 3 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.4 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	13
Tab. 4 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.3.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	14
Tab. 5 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 2.2.1 3a Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	18





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

(7b) Działanie 1.1.1 „Regionalny układ drogowy w obszarze metropolitalnym” – WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
Gmina Stargard	"Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane przebudowy dróg lokalnych na odcinkach leżących w ciąguach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach" zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Na trasie przebiegu drogi (w miejscowości Grzędzice) znajduje się stacja kolejowa na planowanej linii SKM – Szczecin – Stargard. Zgodnie z Projektem stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego z czerwca 2014 roku, wynika, że „J” 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, 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 ES9 (351) i CES9 (401, 271) wjeżdżające w kierunku Szczecina z Stargardu, Lipnika i Gryfina. Linia 351 to linia Poznań-Główny – Szczecin Główny, która bezpośrednio przylega do przedmiotowej inwestycji. Teren, na którym zlokalizowana jest droga ul. Asfaltowa 7, jest do drogi dojazdowa do centrum przesiadkowego gminy (Lipnik-Grzędzice) objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z 2011r. Nr 152, poz. 3147, jest do drogi dojazdowa do centrum przesiadkowego obrębie Lipnik, gmina Stargard Szczeciński (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2011r. Nr 152, poz. 3147), jest do drogi dojazdowa do centrum przesiadkowego w Stargardzie. Ponadto inwestycja stanowi połączenie z bezpośrednią drogą do portu lotniczego w Goleniowie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej mającej na celu przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę dostępności mieszkańców regionu do głównych ośrodków miejskich, a co za tym idzie szeroko rozumianych usług co przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej regionu. Poprawa połączeń drogowych do obszarów inwestycyjnych polepszy rozwój społeczno-gospodarczy regionu w kontekście transportu drogowego.	12,20	6,10
Powiat Policki	"Wsparcie rozwoju gospodarczego obszaru SOM poprzez poprawę dostępności terenów inwestycyjnych - przebudowa drogi Police-Szczecin"	Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej na trasie Police-Szczecin obejmującej swym zakresem władztwo zlokalizowany w ciągu ul. Asfaltowej oraz ul. Przesocłiską w Policach i ul. Szczecińską w miejscowości Przeczół, które tworzą integralny jeden ciąg głównej nitki transportowej łączącej Police ze Szczecinem. W ramach planowanej inwestycji zostanie również wykonana przebudowa kanalizacji deszczowej, chodników, a także budowa ścieżki rowerowej oraz nowa organizacja ruchu. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje w drogi lokalne, gdy zapewniają konieczne bezpośrednie z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi i centrami logistycznymi. Zapisy ww. umowy stanowią, również, że istnieje dodatkowa możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne w ramach CT 7 pod warunkiem, że inwestycja w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury będą związane z rozwojem gospodarczym i uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w powyższe założenia, gdyż droga Police-Szczecin stanowi bezpośrednie połączenie zarówno Szczecina jak i Police do tzw. Osiedla Rzemieślniczego, położonego na obszarze ok. 25 ha i będącego terenem przeznaczonym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Police pod działalność usługowo-rzemieślniczą. Ul. Ofiar Scutthofu przylegająca do drogi Police - Szczecin stanowi drogę wewnętrzną ww. osiedla (patrz załączony wypis ze studium uwarunkowań przestrzennych dla Gminy Police wraz z mapką i oświadczeniem Gminy Police). Funkcjonujące obecnie na tym terenie przedsiębiorstwa świadczą usługi i zapewniają zatrudnienie zarówno dla mieszkańców Polic jak i Szczecina. Obecnie na władztwie drogowym będącym integralnym elementem drogi planowanej do przebudowy, na podstawie sporządzonej ekspertyzy technicznej, obowiązuje ograniczenie tonażowe do 30 ton co z uwagi na jej funkcję jest sporym utrudnieniem i zagrożeniem dla płynności ruchu. Stan techniczny drogi i wiaduktu jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z Osiedlem Rzemieślniczym. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znacząco ogranicza ruch w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju ww. obszaru. Brak modernizacji wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z Polic w kierunku Szczecina co w konsekwencji skutkować może pewnego rodzaju wyłączeniem zarówno społecznym jak i gospodarczym obszaru.	14,00	7,00



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cepa



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

	Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Osiedla Rzemieślniczego zwiększają atrakcyjność gospodarczą i inwestycyjną terenów usługowo-rzemieślniczych w gminie Police oraz przyczynia się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonalnych na tym obszarze przedsięwzięcia. Realizacja zadania inwestycyjnego poprawi dostępność komunikacyjną obszaru i funkcjonalność drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Planowana do modernizacji droga stanowić główną nitkę transportową zapewnia bezpośrednie połączenie północnych rejonów powiatu policzkiego (obszary zamieszkałe jak i przemysłowe) z aglomeracją szczecińską (węzeł stacji TEN-T) umożliwiając zachowanie powiązań funkcjonalnych obu ośrodków (gospodarka, praca, edukacja, rekreacja) oraz zapewniając spójność terytorialną regionu. Jej stan techniczny jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonującą na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Police z centrum Szczecina, a ponadto znajduje się ona na trasie najkrótszego bezpośredniego dojazdu ze Szczecina do dużych stref przemysłowych związanych m.in. z funkcjonowaniem Portu Morskiego i Zakładów Chemicznych w Policach, a także obszarów pod planowaną specjalną strefę ekonomiczną. Zły stan techniczny drogi oraz wiatuktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju portu morskiego. Cel przedsięwzięcia jest zorientowany również na zgodność z Inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu, a także na rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałas) i niskiemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej. Przedsięwzięcie wzmacni również działania na rzecz wdrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ po modernizacji drogi zostanie skrócony czas przejazdu i poprawiony komfort jazdy komunikacją miejską, co zachęci mieszkańców do rezygnacji z poruszania się na co dzień indywidualnym transportem samochodowym i w konsekwencji przełoży się na zmniejszenie emisji w aglomeracji miejskiej z przywrotnych pojazdów. Przedsięwzięcie jest komplementarne do zaplanowanych działań Gm. Police w zakresie budowy centrum przesiadkowego i pętli autobusowej oraz działań SPRK w zakresie zakupu niskoemisyjnych taborów. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest m. Szczecin zgodnie z Rozporządzeniem WE 1315/2013 „Węzły miejskie”.		
Gmina Gryfino	"Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T"	4,83	1,50
Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93"	12,71	4,47
Gmina Miasto Stargard	"Przebudowa ul. Towarowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w Stargardzie"	4,00	2,00



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cel



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Police	"Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Kuźnickiej w Policach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, w ramach PI 7b do dofinansowania kwalifikują się inwestycje w rozwój istniejącej infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego, zapewniające właściwy dostęp i połączenie z istniejącymi terenami inwestycyjnymi, oraz m.in. inwestycje zapewniające konieczne połączenia z portami morskimi. W tym zakresie zadanie przewiduje zarówno zapewnienie właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych w obszarze ważnego ośrodka gospodarczego jak i uzupełnienie luk w połączeniu terenów przynależnych z Portem Morskim w Policach. Planowana inwestycja pn. Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Kuźnickiej w Policach w sposób konieczny i bezpośredni zapewni dostępność transportową do terenów ujętych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego jako tereny inwestycyjne oraz łączy funkcjonalnie i komunikuje obszar gospodarczy Polic z Portem Morskim w Policach. Jest to teren aktywnego rozwoju gospodarczego z planowaną rozbudową terminalu portowego, w kierunku stworzenia Multimodalnego Centrum logistyczno-transportowego o charakterze ponadregionalnym, rozbudową Grupy Azoty Zakładów Chemicznych Police SA, oraz zagospodarowaniem wolnych terenów inwestycyjnych. Obszar gospodarczy Polic jest ważnym ośrodkiem przemysłowym, konieczne jest adekwatne do potrzeb jego skomunikowanie, zapewnienie odpowiedniej przepustowości i dojazdu do Portu Morskiego. Ulica Kuźnicka wraz z wiaduktem stanowi trasę komunikacyjną msp funkcjonującą na tym terenie i kooperującą w ramach współpracy. MSP prowadzi działalność w zakresie regionalnych specjalizacji: biogospodarka, przemysł morski, logistyka, przemyśle metalowy. W tej części gminy Police zlokalizowane są tereny przeznaczone pod przemysł z dopuszczeniem działalności uciążliwej, w związku z powyższym transport towarów i produktów dotyczy dużego tonażu powyżej 30 ton (przemysł chemiczny, stalowy, morski). Obejmując one zarówno tereny na których funkcjonują msp jak i wolne tereny inwestycyjne. Odcinki drogi w ul. Kuźnickiej oraz wiadukt Piotra i Pawła zostały w ostatnich latach przebudowane, przebudowana została droga wojewódzka nr 114. Wiadukt wzdłuż ulicy Kuźnickiej o długości 176 m stanowi lukę w wyprawadzeniu transportu ciężarowego do Portu Policekiego. Obecnie na wiadukcie wprowadzony jest ruch wahadłowy, ograniczenie prędkości oraz naśności. Wiadukt położony jest nad linią kolejową. Realizacja projektu zapewni wysokiej jakości połączenie wewnątrzregionalnych i międzyregionalnych połączeń transportowych. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu towarów do Portu Morskiego, w obie strony i wielkości przeładunkowej 2,5 mln ton rocznie na terminalu trasy komunikacyjnej towarów z terenów przemysłowych do Portu Morskiego, w obiekty przeładunkowe i barokowego towarów masowe, fosforyty, aparyty, rudę limenitową, soli potasową, nawozy, amoniak, kwas siarkowy. Dojazd do portu barokowego towarów następuje od ul. Kuźnickiej wzdłuż której położony jest wiadukt. potencjalny teren inwestycyjny dla firm z branży transportu morskiego i przeładunku towarów.	9,00	4,50
Gmina Stepnica	"Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej wraz z budową kanalizacji deszczowej"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane inwestycje zapewniające konieczne, bezpośrednie połączenia z portami morskimi. Zadanie obejmuje przebudowę ul. T. Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy o łącznej dł. 594m. Planowana do realizacji droga jest to dojazd do portu morskigo w Stepnicy - basenu rybackiego. Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną do amodernizowanego portu przeładunkowego, w którym planuje się przeładunek do 300 tys. ton/yr. Ul. T. Kościuszki i ul. Portowa stanowią bezpośredni dojazd do Portu Morskiego w Stepnicy. Ponadto Ulica T. Kościuszki bezpośrednio łączy drogę wojewódzką nr 111 z Portem. Port handlowy stanowi potencjalny teren inwestycyjny dla firm z branży transportu morskiego i przeładunku towarów.	2,72	1,88
Gmina Goleniów	"Przebudowa infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w pasach drogowych w części przemysłowej miasta Goleniów"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, w celu zapewnienia dostępności transportowej możliwe będzie wsparcie inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) wówczas, gdy zapewnią bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T; przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Planowana przebudowa ul. I Brygady Legionów oraz przyległej do niej ulicy Zakładowej a także budowa łącznika między ul. Maszewską a I Brygadą Legionów jest zadaniem związanym i komplementarnym do budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej - zadania wskazane do realizacji na terenie SOM ze środków ZIT. Planowany obszar przebudowy leży w bezpośrednim sąsiedztwie z zintegrowanym węzłem przesiadkowym wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo - autobusowym w Goleniowie. Linie kolejowe przebiegające przez miasto Goleniów na trasie Szczecin - Świnoujście należą do korytarza Biały - Adriatyk tworzącego sieć bazową TEN-T w Polsce (linia E59/C-E59 Chłapki - Opole - Wrocław - Szczecin - Świnoujście). Linie te zapewniają (zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa) konieczne bezpośrednie połączenie kolejowe z portem lotniczym Szczecin - Goleniów oraz portem morskim w Świnoujściu. Zadanie to otwiera także nowe możliwości komunikacyjne nowych terenów inwestycyjnych na których mogą już powstawać małe i średnie przedsiębiorstwa, w szczególności poprzez budowę łącznika między ulicą Maszewską a ulicą I Brygady Legionów, który umożliwi połączenie wjazdów i wyjazdów z drógami publicznymi. Łatwiejsza, bezpieczniejsza i bardziej komfortowa dostępność transportowa zwiększy konkurencyjność podmiotów z sektora MSP już działających w rejonie planowanej inwestycji oraz wpłynie na poprawę warunków prowadzenia ich działalności gospodarczej.	7,00	3,50



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPOŁOŃCZOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Gmina Dobra	"Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzymie w gminie Dobra"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzymie w gminie Dobra zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Spółdzielców (wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN - T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Spółdzielców zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę – ulicę Spółdzielców. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Spółdzielców to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Spółdzielców w Mierzymie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej - ul. Spółdzielców w Mierzymie o długości około 810 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	2,61	1,31
Gmina Dobra	"Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbmierzycach zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Wiosennej (Wzmacnianie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN-T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Wiosennej zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Wiosenną. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Wiosennej to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Wiosennej w Skarbmierzycach. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na przebudowie drogi gminnej - ul. Wiosenna w Skarbmierzycach o długości około 490m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjny na potrzeby odwodnienia drogi, oświetlenie).	2,40	1,40
Suma:		71,46	33,65	

Tab. 1 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.1 7b Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



(4e) Działanie 1.1.2 „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym” – WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
Gmina Miasto Szczecin	"Wezeł przesiadkowy Głęboke"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, wezły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem przedsięwzięcia – jest inwestycja w obszarze miejskim – polegająca na utworzeniu zintegrowanego węzła przesiadkowego, w tym przebudowie skrzyżowania ulic al. Wojska Polskiego, Młodowa, ppk. Hieronima Kupczyka, Emilia Zagadłowicza na skrzyżowanie typu rondo, przebudowie nawierzchni jezdni ulic ppk. Hieronima Kupczyka i Emilia Zagadłowicza do granic administracyjnych Miasta, przebudowie pętli autobusowo-tramwajowej, parkingów dla samochodów (Park&Ride) i rowerów (Bike&Ride). Parking dla samochodów osobowych będzie spełniał podstawowe dla Gminy Miasto Szczecin warunki tj.: minimum 150 miejsc parkingowych realizowanych na trzech poziomach.	15,42	6,20
Gmina Miasto Szczecin	"Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, wezły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Zadaniem budowy multimodalnego węzła drogowego: trasa średnicowej/al. Wojska Polskiego, wraz z torowiskiem tramwajowym. Niezbędna część funkcji parkingowej pełniąca rolę P&R i B&R, nowy odcinek węzła drogowego (trasa średnicowa) skraca czas dojazdu komunikacji publicznej m. zjeżdżnię Kłonica, a terminalami przesiadkowymi pozostających dzielnic miasta (łącznie centrum miasta poprzez dzielnice północne aż do Polic). Ul. Wojska Polskiego zaprojektowana jako ulica dwujezdniowa, każda jezdnia o 2 pasach ruchu, szer. 6,5m i pasach dodatkowych do skrętu. W pasie dzielącym torowisko tramwajowe, zaprojektowane jako pas autobusowo-tramwajowy. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z łącznicami węzła oraz z ul. Traugutta jako skrzyżowanie z wyspą centralną. Ruch pieszy i rowerowy, w obrębie węzła realizowany po wydzielonych chodnikach, drogach rowerowych i poprzez przejścia dla pieszych w poziomie jezdni. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego poprzez bezpośrednie połączenia piesze pomiędzy peronami kolejowymi, a przystankami autobusowo/tramwajowymi. Wydatki dotyczące interwencji w drogę miejską będą stanowiły mniejszą część projektu. Dworzec Łękno ma kluczowe znaczenie dla projektu rdzeniowego SKM (komplementarny).	97,89	73,00
Gmina Miasto Szczecin	"Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego - w ilości sztuk 20"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, wezły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie zakłada zakup 20 pojazdów niskoemisyjnych, spełniających najwyższą obowiązującą normę emisji zanieczyszczeń Euro 6 istotnie zmniejszających negatywny wpływ emisji spalin na środowisko. Wymiana autobusów na nowocześniejsze - wiąże się ze wzrostem komfortu i obsługi pasażerów, w tym z obniżoną sprawnością ruchową, poprzez wyposażenie pojazdów w obniżoną podłogę, dodatkowe systemy informacji pasażerskiej, itp.	35,07	13,40
Gmina Miasto Świnoujście	"Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, wezły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Projekt przewiduje budowę węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego zlokalizowanego na wyspie Wolin w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej DK3, dworca PKP, terminali promowych i przeprawy promowej, dworca autobusowego i komunikacji miejskiej. Zakres projektu przewiduje m.in.: budowę parkingu (150-200 mp) łączącego cechy parkingu P&R (Park & Ride) oraz B&R (Bike & Ride). Parking ten ma umożliwić pozostawienie samochodu w rejonie węzła przesiadkowego i skorzystanie z innych środków transportu takich jak komunikacja kolejowa, autobusowa i promowa, a także rowerowa. Ponadto w ramach projektu przewiduje się zmodernizowanie stanu istniejącego zatoru postojowych (30-50 mp) w rejonie ul. Dworcowej w celu utworzenia wygodnego parkingu K&R (Kiss & Ride). Ponadto zakłada się modernizację infrastruktury dworcowej służącej miejskiej komunikacji zbiorowej wraz z przystosowaniem do korzystania z tego środka transportu przez osoby niepełnosprawne, a także instalację nowoczesnych systemów informacyjnych o możliwych formach i kierunkach podróży. Jest to zdecydowanie niewątpliwie punkt miasta, który w obecnym stanie nie spełnia standardów ani oczekiwań mieszkańców i turystów. PKP w swoich planach założyła także kompleksową przebudowę dworca wraz z peronami w Świnoujściu na nowoczesny dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych obiekt.	15,10	5,62



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Gmina Police	"Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa węzła przesiadkowego, nawierzchni i peronów pętli autobusowej w ulicy Wyszyńskiego w Policach, dróg manewrowych, peronów postojowych dla autobusów, busów, taksówek, rowerów, budowa wiat autobusowych, zjazdów z drogi powiatowej, włączenie się do istniejącego ciągu pieszo rowerowego i chodników w ciągu drogi powiatowej z oświetleniem w sposób zapewniający możliwość przesiadania się pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego i indywidualnego. Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, infrastruktury towarzyszącej w transporcie autobusowym, integracji systemu transportu publicznego na terenie gminy z budową węzła przesiadkowego, stworzenie bardziej funkcjonalnego węzła do miasta wraz z parkingiem typu park&drive. Przedmiotem projektu nie jest przebudowa odcinków dróg. W ramach realizacji projektu nie przewiduje się realizacji samodzielnych odcinków drogowych a jedynie włączenie pętli w istniejący układ drogowy. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców oraz kryteria celowości w zakresie wykształcenia oraz bardziej efektywnego transportu publicznego, zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych, lepszej integracji gałęzi transportu, niższej emisji zanieczyszczeń oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego.	2,72	2,31
Gmina Police / SPPK Sp. z o.o.	"Zakup taboru autobusowego - niskoemisyjnego - w ilości sztuk 15"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem przedsięwzięcia jest zakup 15 autobusów – środków transportu zbiorowego. Celem przedsięwzięcia jest odnowienie taboru autobusowego i doskonalenie komunikacji zbiorowej na terenie SOM. Gmina Miasto Szczecin oraz Gmina Police sukcesywnie inwestują w poprawę taboru i rozwój komunikacji na terenie obszaru metropolitalnego poprzez spółkę transportową. Działania mają na celu zmniejszenie załączenia motoryzacyjnego miastach, poprawę płynności ze szczególnym uwzględnieniem nowej organizacji transportu zbiorowego w SOM, integrację z innymi środkami transportu publicznego, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, podniesienie jakości, atrakcyjności i komfortu podróżujących. Zakup taboru niskoemisyjnego wynika z PGN.	18,45	10,05
Gmina Gryfino	"Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Gryfinie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem przedsięwzięcia jest zintegrowanie transportu z obszaru Gminy Gryfino, co wpłynie na możliwość efektywnego skomunikowania i dojeżdżania środkami transportu indywidualnego oraz publicznego (autobusy, busy) do stacji kolei metropolitalnej w Gryfinie. Realizacja zadania będzie polegała na budowie dworca (zajeżdżni autobusowej) w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, infrastruktury parkingów, a element drogowy niezbędny do poprawy funkcjonowania transportu, stanowi zalecaną minimalną wartość budżetu projektu.	12,00	8,04
Gmina Miasto Stargard	"Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty polegające na budowie centrów przesiadkowych, które znacząco przyczynią się do ograniczenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM, wyrażającej się poprzez spadek liczby osób korzystających z transportu indywidualnego, na rzecz transportu publicznego oraz ułatwienia dostępu do zintegrowanej komunikacji miejskiej i pozamiejskiej. Inwestycja przyczyni się również do poprawy warunków ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego. Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Stargardzie w węższej części kosztów obejmować będzie także zadania jak: przebudowę lub budowę tunelu pasażerskiego pod torami kolejowymi w celu połączenia infrastruktury kolejowej z ZCP, budowa zaplecza obsługujących podróży, budowę parkingów dla pojazdów i rowerów, budowę rond umożliwiających włączenie ulic w celu skomunikowania ich z ZCP, budowa ścieżek rowerowych łączących istniejące już ścieżki z ZCP oraz przebudowę oświetlenia. Przebudowa ulic łączących się z ZCP będzie prowadzona w zakresie niezbędnym do prawidłowego skomunikowania i funkcjonowania ZCP. Projekt w znaczącym stopniu poprawi warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotywowanego, zarówno w kwestii bezpieczeństwa, zmniejszenia ilości zanieczyszczeń powietrza. Projekt komplementarny z projektem SKM.	27,30	18,29



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Goleniów	"Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, inwestycje w obszarze transportu miejskiego będą skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa węzła komunikacyjnego z jego centralnym elementem w postaci parkingu typu Park&Ride u zbiegu ulic: Dworcowej, Konstytucji 3-go Maja i Pułaskiego umożliwiłby pozostawienie samochodu na parkingu i skorzystanie m.in. z komunikacji kolejowej i autobusowej, wewnątrz SOM, objętej docelowo zintegrowanym biletami metropolitalnymi. Tak przygotowany węzeł komunikacyjny uzupełniłby także również komunikację lotniczą poprzez poprawę dostępności do międzynarodowego lotniska znajdującego się w miejscowości Głębce na terenie Gminy Goleniów (lotnisko Szczecin – Goleniów). Dzięki podjętym działaniom możliwe będzie stworzenie subregionalnego centrum przesiadkowego z którego korzystać będą mieszkańcy SOM. Pozwoli to na korzystanie z efektywnego transportu publicznego i komunikacji zbiorowej, co w znacznym stopniu poprawi poziom i jakość życia lokalnej społeczności choćby poprzez likwidację niepotrzebnego i szkodliwego dla środowiska potoku pojazdów, których użytkownicy przesiadają się do komunikacji zbiorowej. W efekcie nastąpi integracja transportu indywidualnego z transportem zbiorowym, zmniejszenie wspomnianego wcześniej nadmiernego potoku samochodów w mieście Goleniów (jak i na terenie całego SOM). Planowane działania ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez stwarzanie zgodnego z zasadami prawa o ruchu drogowym centrum przesiadkowego oraz wzrost liczby osób rezygnujących z transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego w obrębie SOM. Realizacja zadania umożliwi zwiększenie spójności w obszarze dróg łączących Gminę Goleniów z Miastem Gminą Szczecin, wszystkimi gminami ościennymi, jak i z połączeniami subregionalnymi (w tym kolejowymi). Następnym działaniem będzie zmniejszenie niepotrzebnego potoku samochodów w ciągu nie tylko głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze SOM. To działanie znacząco obniży emisję CO2 oraz innego, negatywnego oddziaływania środowiska. Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne, a ewentualne wydatki na elementy drogowe będą stanowiły jedynie mniejszą część kompleksowego przedsięwzięcia. Zrealizowanie zadania umożliwi uzyskanie zrównoważonego, dostępnego, przyjaznego dla środowiska oraz zintegrowanego systemu komunikacyjnego.	21,00	14,07
Gmina Goleniów	"Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem inwestycji jest budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom. Inwestycja zostanie zlokalizowana na granicy administracyjnej gmin: Szczecin i Goleniów. Umożliwi ona pozostawienie pojazdów i korzystać z środków komunikacji zbiorowej na obszarze SOM. Planowane działania ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez stwarzanie zgodnego z zasadami prawa o ruchu drogowym centrum przesiadkowego oraz wzrost liczby osób rezygnujących z transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego w obrębie SOM. Realizacja zadania umożliwi zwiększenie spójności w obszarze dróg łączących Gminę Goleniów z Miastem Gminą Szczecin, wszystkimi gminami ościennymi, jak i z połączeniami subregionalnymi (w tym kolejowymi). Następnym działaniem będzie zmniejszenie niepotrzebnego potoku samochodów w ciągu nie tylko głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze SOM co znacząco obniży emisję CO2 i w znacznym stopniu poprawi poziom i jakość życia lokalnej społeczności choćby poprzez likwidację niepotrzebnego i szkodliwego dla środowiska potoku pojazdów, których użytkownicy przesiadają się do komunikacji zbiorowej. Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje inwestycji w drogi lokalne, a ewentualne wydatki na elementy drogowe będą stanowiły jedynie mniejszą część kompleksowego przedsięwzięcia.	3,83	2,70
Gmina Dobra	"Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinien być rozwijany niskoemisyjny transport zbiorowy i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. Budowa miejsca przesiadkowego w Łęgach, tj. na obszarze funkcjonalnym miast, wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym między innymi: wiaty przystankowej, stojaków na rowery wraz z zadaniem w systemie Bike&Ride, elementów małej architektury, spełnia priorytet interwencji CT 4 obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. Komplementarność powyższych działań, w zakresie promowania transportu publicznego oraz transportu niezmotywowanego (rowerowego), pozwoli na uatrakcyjnienie i zwiększenie udziału transportu niezmotywowanego oraz przewozów komunikacją publiczną w stosunku do transportu indywidualnego.	0,81	0,67
Gmina Kobylanka	"Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem nadzwanym w ramach zadania pn. „Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo” jest poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnej oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach i obszarach funkcjonalnych, poprzez przyspieszony rozwój efektywnych form transportu publicznego, mających wpływ na ograniczenie emisji CO2 oraz łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Projekt przewiduje budowę miejsc postojowych dla samochodów, komunikacji miejskiej, rowerów oraz elementów drogowych, które są ściśle powiązane z częścią drogi (stanowiącej zdecydowaną mniejszość budżetu) zapewniają dostęp do punktu przesiadkowego przy stacji kolejowej w Reptowie. Wybudowanie ww. punktu zwiększy ilość osób rezygnujących z transportu samochodowego na rzecz bardziej efektywnego transportu publicznego i niezmotywowanego indywidualnego. Podróżny pozostawiając samochód w domu będzie mógł rowerem, bądź komunikacją miejską dojechać do punktu przesiadkowego i tam skorzystać z transportu kolejowego, bądź zaparkować samochód w punkcie przesiadkowym i udać się w podróż koleją. Cztery środki transportu w jednym miejscu (pociąg, komunikacja miejska, samochód, rower) spowodują	2,40	1,61



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cel

		zwiększenie liczby cyklistów i osób jadących do pobliskich miast transportem publicznym. Nastąpi integracja gałęzi transportu oraz poprawią się warunki ruchu (niższe zatłoczenie) rozwijając system niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności. Budowa ww. punktu usprawni transport wewnątrz regionu, poprawi atrakcyjność dla pasażera transportu zbiorowego oraz zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Zwiększy się dostępność do miejsc pracy, edukacji i usług, co poprawi poziom i jakość życia społeczności lokalnej oraz zwiększy atrakcyjność regionu.		
Gmina Miasto Swinoujście	„Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo - promowo - autobusowego w Swinoujściu - etap II”	Zadanie jest zgodne z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich na lata 2014-2020. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa wsparcie będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Etap II przedsięwzięcia to kontynuacja stworzenia w Swinoujściu węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego i polegać będzie na: (1) połączeniu parkingu P&R z dworcem PKP, dworcem komunikacji autobusowej oraz z przystanką promową poprzez budowę kładki nad torami i nad drogą (ul. Dworcowa), ze względu na prognozowany wzrost przejazdów kolejowych oraz o poprawę bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego; (2) zagospodarowaniu terenu przy przeprawie promowej; (3) rozszerzeniu istniejącego węzła o nowy teren, pod kątem rozwoju komunikacji publicznej (PKS), komunikacja autobusowa miasta, busy. Realizacja etapu II zapewni kompleksowość projektu oraz maksymalne zagospodarowanie wskazanego terenu na potrzeby węzła przesiadkowego- promowo-kolejowo-autobusowego, unikalnego w skali regionu i kraju.	8,00	3,61
Gmina Miasto Szczecin	„Zakup taboru autobusowego elektrycznego - w ilości sztuk 5”	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie zakłada zakup 5 autobusów o napędzie elektrycznym (możliwość ładowania plug-in). Wymiana autobusów na nowocześniejsze wiąże się również ze wzrostem jakości obsługi pasażerów oraz zmniejsza negatywny wpływ emisji spali na środowisko, w tym zwiastująca w obszarze zurbanizowanym.	15,00	5,70
Suma:			274,99	165,27

Tab. 2 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

ceh

(4e) Działanie 1.1.4 „Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym” – WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW
STRATEGICZNYCH

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
Gmina Miasto Szczecin	"Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. W ramach zadania realizowana będzie trasa rowerowa wzdłuż al. Wojska Polskiego, która ma na celu uzupełnienie istniejących luk komunikacyjnych w systemie tras rowerowych, wzbogacenie oferty transportowej oraz wsparcie obszaru oddziaływania komunikacji zbiorowej poprzez jej integrację z komunikacją rowerową (węzły przesiadkowe). Zakłada się poprawę parametrów użytkowych infrastruktury rowerowej poprzez budowę nowych odcinków dróg dla rowerów lub dróg dla rowerów i pieszych oraz przebudowę starych odcinków. Zadanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa, spójności, bezpośredniości, wygody oraz atrakcyjności komunikacji rowerowej.	19,50	7,94
Miasto Świnoujście	"Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej / Barlickiego w Świnoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Planowane do budowy w ramach projektu drogi rowerowe są fragmentem międzynarodowego szlaku rowerowego R-10 i przebiegają na obu wyspach – Uznam i Wolin. Na wyspie Uznam zadanie obejmuje budowę ok. 3 km dróg rowerowych – wzdłuż ul. Uzdrowskiej, Świny i ul. Jachtowej, które połączą się z istniejącym systemem dróg rowerowych i umożliwią dojazd z Dzielnicy Nadmorskiej do przeprawy promowej oraz do węzła przesiadkowego. Ponadto skomunikują centrum miasta, port jachtowy, zabytkowe Jarty oraz dojazd na plażę. Na wyspie Wolin (około 1,5 km) – zadanie obejmuje budowę dróg rowerowych wzdłuż ul. Barlickiego oraz na odcinku od ul. Ku Morzu łącząc się z węzłem przesiadkowym. Utworzona sieć dróg rowerowych będzie stanowiła bezpieczną alternatywę dojazdu do miejsc pracy. Obecnie rowerzyści jadący drogą DK3 m.in. do pracy, bądź turyści jadący zwiedzać atrakcje turystyczne, są narażeni na bardzo groźne wypadki drogowe (nawet śmiertelne). Z drugiej strony długi czas oczekiwania zwłaszcza w tzw. szczytach i w sezonie turystycznym na przeprawę promową powoduje, że mieszkańcy lewobrzeżnej części Miasta coraz częściej rezygnują z dojazdu do i z pracy z samochodem na rzecz innych środków komunikacji, w tym na rzecz transportu rowerowego. Zapewnienie mieszkańcom Miasta bezpiecznego dojazdu do i z pracy, zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego a w szczególności rowerzystów w niewrażliwych punktach miasta – przeprawa promowa i drogi dojazdowe do zukładów pracy to jedno z ważniejszych zadań do zrealizowania przez Miasto.	7,25	5,19



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Police	"Budowa dróg rowerowych w Policach w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenów przemysłowych Police"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedmiotem projektu jest budowa 10 km drogi rowerowej i wprowadzenie bezpiecznej komunikacji rowerowej w obszarze terenów przemysłowych celem ograniczenia transportu zmotoryzowanego na terenach przemysłowych oraz w centrum miasta, zapewniając jednocześnie bezpośrednie połączenie z dotychczas zrealizowanym odcinkiem o długości 20 km łączącym Police i Szczecin przebiegającą wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 115 i pomniejszych miejscowości. Ścieżka została zaplanowana w sposób pozwalający na tworzenie alternatywnej, bezpiecznej i funkcjonalnej formy transportu miejskiego, łączącej poszczególne elementy trasy o charakterze instytucjonalnym, gospodarczym, oświatowym i turystycznym. Droga rowerowa zapewni mieszkańcom bezpośredni dojazd do miejsca docelowego lub centrum przesiadkowego. Projekt przewiduje budowę parkingów rowerowych. Trasa będzie prowadzona głównie wzdłuż dróg, które nie posiadają obecnie pobocza co uniemożliwia popularyzację korzystania z transportu rowerowego powszechnie. Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców, rozwój funkcjonalnych, alternatywnych i niezamotywowanych form transportu indywidualnego oraz kryteria celowości. Realizacja projektu pozwoli na stworzenie jednolitej, funkcjonalnej sieci połączeń dróg rowerowych oraz włączenie do systemów ponadlokalnych (Szczecin, Dobra), zmniejszenia wykorzystania samochodów osobowych i integrację transportu, niższej emisji, zadowolenia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	11,03	6,70
Gmina Dobra	"Budowa infrastruktury komunikacyjnej w tym trasy rowerowej łączącej miejscowość Dobra z węzłem przesiadkowym Głębokie w Szczecinie wraz z promocją rozwiązań alternatywnych wobec transportu indywidualnego"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinien postrzegany być rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. Przedsięwzięcie polega na realizacji trasy (ścieżki rowerowej) na odcinku od węzła przesiadkowego „Jezioro Głębokie” w Szczecinie do centrum miejscowości Dobra wraz z realizacją niezbędnych urządzeń mających na celu ułatwienie dostępu do komunikacji publicznej. W ramach zadania planowana jest także realizacja terminalu przesiadkowego wraz z miejscami postojowymi typu Bike&Ride w miejscowości Wólczkowo wraz z niezbędną przebudową skrzyżowania. W Wólczkowie krzyżują się linie autobusowe komunikujące miejscowości gminy z węzłami przesiadkowymi w Szczecinie tj. pięć Głębokie oraz Krzekowo. Komplementarność powyższych działań ma na celu uatrakcyjnienie i zwiększenie udziału transportu niezmotywowanego oraz przewoźników komunikacją publiczną w stosunku do transportu indywidualnego, a w efekcie obniżenie emisji generowanych przez transport na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.	10,00	6,70
Gmina Stare Czarnowo	"Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Miastem Szczecin"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Powstała droga rowerowa łącząca Gminę Stare Czarnowo z miastem Szczecin zwiększy mobilność mieszkańców gminy, których przeważająca część pracuje na co dzień w Szczecinie (np.: Kołbacz, Stare Czarnowo), oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie ruchu drogowego na terenie gminy. Trasa rowerowa docelowo połączy się z pięć przesiadkową w m. Szczecin, który zapewni powiązanie terenów wiejskich z miejskimi. Wybudowana na tym odcinku droga dla rowerów w ciągu ul. Pyrzyńskiej od ul. Topolowej do pięci autobusowej „Smierdnica” wraz z ewentualną niezbędną przebudową chodnika. W efekcie powstanie infrastruktura towarzysząca – parkingi rowerowe typu Bike&Ride z wiatą i miejscami postojowymi dla rowerów. Efektem wsparcia budowy infrastruktury rowerowej będzie wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej (do i z pracy), wyrażającej się poprzez zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu rowerowego. Ponadto realizacja inwestycji umożliwi bezpieczny i komfortowy dostęp do terenów o znaczeniu gospodarczym zlokalizowanych na przebiegu trasy rowerowej, poprawi poziom i jakość życia społeczności lokalnej oraz ograniczy zanieczyszczenie powietrza.	5,52	4,69
Gmina Police	"Budowa dróg rowerowych w Policach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę publicznego i transportu niezmotywowanego, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej łączącej węzeł przesiadkowy przy ul. Wyszyńskiego, wzdłuż ulicy Piłsudskiego do ulicy Zamenhofa w Policach. Działanie pozwoli wzmocnić wykorzystanie i dostępność węzła przez połączenie trasą rowerową ważnych źródeł celów podróży (szkoła, ośrodek sportu, miejsca pracy, targowisko miejskie) oraz włączenia odcinka do systemu ścieżek rowerowych jako alternatywnego transportu miejskiego łączącego centrum nowych Polic z trasą rowerową na odcinku Police-Siedlice. Ponadto wykonany zostanie ciąg rowerowy na terenach przemysłowych, na których zlokalizowane są liczne zakłady pracy.	2,00	1,54



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cefr



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Kolbaskowo	"Budowa dróg rowerowych na terenie Gminy Kolbaskowo w celu uzyskania dostępności komunikacyjnej i poprawy bezpieczeństwa w ramach obszaru metropolitalnego"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Przedsięwzięcie polega na stworzeniu warunków do lepszego funkcjonowania systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum. Szczególnie poprzez: budowę nowych ścieżek rowerowych wraz z budową parkingów B&R. Planowany do realizacji projekt jest działaniem ukierunkowanym na zrównoważoną mobilność miejską w celu ograniczenia emisji związanych z transportem, w tym CO ₂ , łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miasta (zmniejszenia hałasu), ograniczenia zatłoczenia, tworzenia bezpiecznych ciągów ruchu rowerowego służących poprawie dostępności transportu publicznego. Celem realizacji samego projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wydzielenie dróg dla rowerzystów i szersze wykorzystanie niezmotoryzowanego transportu indywidualnego.	8,00	5,36
Gmina Gryfino	"Budowa ścieżki rowerowej Gryfino - Wełtyń"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej Miasta Gryfino do wsi Wełtyń, wzdłuż drogi wojewódzkiej 120. Ścieżka rowerowa będzie alternatywną trasą dla transportu indywidualnego w celu dojazdu mieszkańców okolicznych wsi do centrum miasta (szkoły, pracy). Trasa rowerowa w tym miejscu jest niewątpliwie ekologiczną alternatywą dla ruchu pojazdów kołowych. Ma ona przede wszystkim przynieść efekt w postaci obniżonej emisji do powietrza szkodliwych pyłów i gazów, a także obniżyć poziom hałasu na terenie Miasta Gryfino.	2,00	1,70
Gmina Gryfino	"Budowa ścieżki rowerowej Wełtyń - Strefa Przemysłowa w Gardnie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej na trasie Wełtyń - Gardno (obszar funkcjonalny Strefy Przemysłowej w Gardnie), wzdłuż drogi wojewódzkiej 120. Głównym celem projektu jest zmiana środka transportu z indywidualnego samochodowego na indywidualny rowerowy, ze względu na duże zapotrzebowanie na pracowników do strefy przemysłowej ruch samochodowy na tym odcinku jest bardzo wzmożony.	3,00	2,55
Gmina Stepnica	"Modernizacja drogi rowerowej Stepnica - Widzeńsko"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 obniżenie emisji generowanych przez transport będzie skierowane na infrastrukturę transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Budowa ścieżki rowerowej na trasie Stepnica - Widzeńsko stworzy możliwość połączenia z Goleniowskim Parkiem Przemysłowym, który jest dużym ośrodkiem pracy dla mieszkańców Stepnicy oraz Widzeńska. Dodatkowym elementem projektu będzie utworzenie punktów przesiadkowych w miejscowościach.	0,77	0,66
Suma:			69,08	42,92

Tab. 3 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.1.4 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.
Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

[Signature]

(4e) Działanie 1.3.2 „Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym” -
WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
Gmina Stepnica	"Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gminy Stepnica"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę nowego energooszczędnego oświetlenia ulicznego przy nowobudowanych drogach oraz wymianę oświetlenia na nowoczesnej typy LED przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Zagospodarowanie i uporządkowanie przestrzeni publicznej wpływa na jakość życia mieszkańców. Planując budowę, remonty dróg i chodników na terenie naszej gminy zaprojektowane będzie również nowe oświetlenie, które znacznie poprawi estetykę miejscowości oraz bezpieczeństwa mieszkańców. Budowa/ modernizacja oświetlenia zaplanowana jest w głównych ciągach komunikacyjnych. Ponadto ze względu na oszczędność energii elektrycznej zastosowano nowoczesny typ oświetlenia jakim są lampy typu LED.	0,80	0,68
Gmina Miasto Szczecin	"Zwiększenie świadomości ekologicznej na terenie Gminy Miasto Szczecin realizowane poprzez modernizację istniejącego systemu oświetlenia miejskiego - obszar I-II"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Przedsięwzięcie polegające na wymianie wyeksploatowanych i zużytych opraw oświetleniowych zabudowanych na nowoczesne oświetlenie zewnętrzne w technologii LED. Celem projektu jest modernizacja oświetlenia miejskiego w obszarze miejskim w kierunku jego energooszczędności.	2,09	1,40
Gmina Miasto Stargard	"Modernizacja systemu oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Miasto Stargard"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020 promowane będą projekty przyczyniające się do obniżenia niskiej emisji, również w obszarze uzupełniającym bezpośrednią interwencję w transport, m.in. inwestycje w modernizację oświetlenia miejskiego. Modernizacji oświetlenia ulicznego na obszarze Gminy Miasto Stargard podlegają punkty oświetleniowe, poprzez wymianę zegarów astronomicznych w szafkach oświetleniowych, które stanowią integralną część obwodu oświetleniowego oraz wymianę opraw sodowych na oprawy LED - co pozwala na osiągnięcie znacznych oszczędności w zużyciu energii elektrycznej.	0,50	0,34
Suma:			3,39	2,42

Tab. 4 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.3.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cel

(3a) Działanie 2.2.1 „Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym” – WSTĘPNA LISTA
PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Szacowana wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
Gmina Miasto Szczecin	"„Park Dąbie” - strefa przedsiębiorczości"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. „Park Dąbie - strefa przedsiębiorczości” z przeznaczeniem dla małych i średnich firm to zadanie mające na celu stworzenie warunków sprzyjających powstawaniu nowych przedsiębiorstw, zdolnych do przeżycia w warunkach gospodarki rynkowej, a tym samym powstawaniu nowych miejsc pracy w uzbrojonej do tego celu lokalizacji (obszar aktywności gospodarczej na Prawobrzeżu) w bliskim sąsiedztwie lotniska Szczecin Dąbie. Przedmiotowy teren nie jest obszarem typu greenfield; teren leży w granicach większego obszaru, na którym od lat prowadzona jest działalność gospodarcza. Projekt wynika ze zdiagnozowanych w Strategii rozwoju Szczecina 2025 potrzeb i oczekiwań przedsiębiorców. Teren o powierzchni ok. 6,9 ha położony jest w bliskim sąsiedztwie głównej osi komunikacyjnej łączącej Szczecin prawobrzeżny z lewobrzeżną częścią miasta, zgodnie z mppz z przeznaczeniem na funkcję przemysłowo-usługową. Dla przyszłych przedsiębiorców pod działalność przewidziane są uzbrojone przez miasto działki o powierzchni od 2000 m ² (z uwzględnieniem pomocy de minimis, pomocy regionalnej i instrumentów rynku pracy PUP). W planach Miasta Szczecin – jako uzupełniający element projektu – jest doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej: woda, odprowadzenie ścieków sanitarnych oraz budowa dróg wewnętrznych w obszarze Parku Dąbie (stanowiące mniejszą część wydatków w budżecie) oraz skomunikowanie Parku Dąbie z zewnętrznym układem komunikacyjnym.	20,12	14,08
Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego o poprzez przygotowanie kompleksowe terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap I"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zalegające silnej rewitalizacji poprzez budowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmacni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	7,40	3,74



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego o poprzecz kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap II"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	6,60	5,61
Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego o poprzecz kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap III"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	4,40	3,74
Gmina Miasto Stargard (Podmiot zarządzający terenami inwestycyjnymi)	"Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego o poprzecz kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie – etap IV"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty realizowane na terenach zlokalizowanych w pobliżu inwestycji transportowych. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w pobliżu drogi nr 10 i linii kolejowej nr 411. PPNT obejmuje tereny zdegradowane i wymagające silnej rewitalizacji poprzez rozbudowę systemu sieci dróg wewnętrznych, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia, budowę parkingów, w tym dla samochodów ciężarowych MŚP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MŚP. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje, zwiększy dostępność oraz stopień skomunikowania strefy. Projekt rozwiązywać będzie problemy dostępności infrastruktury na rzecz rozwoju PPNT, będącego obszarem rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy poprzez rozwój atrakcyjnej strefy inwestycyjnej do lokowania nowych inwestycji przedsiębiorstw i nowych pomysłów biznesowych, w szczególności w branżach gospodarki o wysokim potencjale rozwojowym mogących stać się inteligentną specjalizacją regionu. Działania inwestycyjne na terenie PPNT są komplementarne z innymi instrumentami stosowanymi przez samorząd lokalny w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji (program pomocy regionalnej, instrumenty rynku pracy, współpraca z instytucjami nauki, specjalna strefa ekonomiczna), tym samym stanowią tylko jeden z elementów oferty inwestycyjnej. Wybudowana w ramach projektu infrastruktura projektowana będzie z założeniem jej dostosowania do spodziewanych skutków niekorzystnych zmian klimatu. Zaplanowane działania w projekcie są adekwatne do zdiagnozowanego zapotrzebowania przedsiębiorców poszukujących odpowiedniej lokalizacji do prowadzenia swojej działalności.	8,80	7,48



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

16



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Miasto Swinoujście	"Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług "Mulnik" w Swinoujściu"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerswa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MSP. Celem projektu jest stworzenie warunków do rozpoczęcia, prowadzenia i rozwoju działalności przedsiębiorstw w Swinoujściu na obszarze Centrum Usług Mulnik. Mulnik jest jedynym obszarem przeznaczonym na prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnie z zapisami mpzp (nie jest terenem typu "greenfield"). Obszar całej strefy inwestycyjnej wynosi 88 ha, z czego 36,3 jest już zagospodarowane przez lokalne firmy (również mikro i małe). W efekcie realizacji projektu Miasto planuje uruchomienie kolejnych 5,5 ha terenów przeznaczonych zarówno dla firm już prowadzących działalność na obszarze miasta, jak i nowych przedsiębiorstw. Na podstawie przeprowadzonych ankiet ustalono, że teren będzie przeznaczony m.in. pod działalność w branżach: mechaniki samochodowej, lakierniczej, stolarskiej, mechaniki okrętowej, garaże pod autobusy, obróbki metali, ogrodnictwa, meblarstwa, budowlanej oraz rzemiosła. Nie wyklucza się także innych rodzajów działalności, uzależnione jest to od kolejnych zgłoszeń potencjalnych przedsiębiorców. Oczekuje się, że tak przygotowane tereny pozwolą na umieszczenie w strefie nowych na rynku swinoujskim i polskim firm. Przygotowane tereny będą udostępniane małym i średnim przedsiębiorcom na równych zasadach w drodze przetargu nieograniczonego. Przedsiębiorcy chcący rozpocząć działalność bądź działający obecnie na terenie miasta, mają ograniczone możliwości terenowe rozwoju swojej działalności, ze względu na zapisy w mpzp. Najbliższa strefa jest oddalona o około 60 km od miasta. Dlatego mikro małe i średnie firmy typu lakiernie, stolarnie, warsztaty samochodowe firmy ogrodnicze czy budowlane nie przeniosą swojej działalności ze Swinoujścia do Kostrzyna - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Zadania projektowe obejmują: przygotowanie terenu (sprawdzenie terenu i usunięcie przedmiotów niebezpiecznych, wykonanie wykopów, karczowanie drzew, niwelację terenu, rozbiórkę powojennych, zdegradowanych obiektów kubaturowych), jego uzbrojenie - doprowadzenie sieci wod.-kan., przygotowanie do możliwości ułożenia światłowodów i gazu oraz budowę dróg wewnętrznych wraz z ich odwodnieniem, oświetleniem w obszarze Centrum Usług Mulnik. Przewidziane w projekcie drogi (koszt ich budowy stanowi mniej niż 1% budżetu projektu) na terenie strefy stanowiąc będąc dojazd dla klientów/pracowników Centrum oraz pozwolą uruchomić w przyszłości dalsze jej części. Realizacja projektu dodatkowo usprawni dojazd do nabrzeża 87 dla istniejących już podmiotów gospodarczych i klientów oraz będzie miała wpływ na doprowadzenie do gospodarczego wykorzystania nabrzeża nr 91 (dł. nabrzeża 330 m.b., głębokości 10,5 m.). Całość wybudowanej infrastruktury technicznej połączy Nabrzeża Nr 87 i Nr 91 oraz Centrum Usług „Mulnik” z drogą powiatową ul. Steyera (Obwodnicą Wschodnią), a poprzez nią z DK 93 łączącą się z DK 3 i umożliwiającą dojazd z zewnątrz bez konieczności przejeżdżania przez mieszkalne części Miasta. Osiągnięty dzięki temu zostanie zarówno efekt wzmocnienia dobiegającego już obszaru aktywności gospodarczej, jak również efekt zagospodarowania dalszych zdegradowanych, powojennych, poportowych terenów. Poprawie ulegnie efektywność działania firm już istniejących w strefie, oraz ułożenie nowych inwestycji, co przełoży się na powstanie nowych miejsc pracy. Powstałe nowe miejsca pracy stanowić będą szansę na zatrudnienie młodzieży kończącej naukę w szkołach zawodowych takich jak Zespół Szkół Morskich oraz w Wojewódzkim Zakładzie Doskonalenia Zawodowego.	21,64	15,15
Gmina Gryfino	"Budowa infrastruktury technicznej w celu poprawy funkcjonowania i wzrostu konkurencyjności MSP w rejonie drogi krajowej 31 (ul. Pomorska) w Gryfinie"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerswa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MSP. Celem przedsięwzięcia jest budowa infrastruktury potrzebnej do funkcjonowania terenów inwestycyjnych w okolicach ulicy Pomorskiej w Gryfinie. Aby te nieruchomości spełniały swoją rolę – stając się atrakcyjnym miejscem do prowadzenia działalności gospodarczej konieczna jest budowa, w szczególności systemu kanalizacji odprowadzającej wody deszczowe z tego obszaru, oraz inne elementy infrastruktury technicznej nie będące drogami. Wydatki na infrastrukturę komunikacyjną będą stanowiły mniej niż 50% całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu. Zaplanowana infrastruktura komunikacyjna jest elementem wewnętrznym. Działania są odpowiednią na zapotrzebowanie zgłoszone przez przedsiębiorców. Potwierdzeniem tego są zarówno zgłaszane od lat postulaty i oczekiwania, wpływające do urzędu zapewnienie poszukiwania nieruchomości przeznaczonych pod rozwój przedsiębiorstw, czy też potrzeby poddawane analizie na bieżąco. Realizacja zadania niewątpliwie wpłynie na poprawę funkcjonowania mikro i małych przedsiębiorstw zlokalizowanych na wskazanym terenie inwestycyjnym.	5,00	3,50



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cel



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Goleniów	"Poprawa atrakcyjności terenów w Goleniowskim Parku Przemysłowym poprzez budowę parkingu wraz z infrastrukturą towarzyszącą na potrzeby sektora MŚP".	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. Goleniowski Park Przemysłowy (GPP) należy do strategicznych, z punktu widzenia Województwa Zachodniopomorskiego, terenów inwestycyjnych (nie będących terenem typu „greenfield”) w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Wyjątkowość GPP wynika z trzech cech wyróżniających to miejsce: przewaga MŚP, zróżnicowanie branżowe działających tu inwestorów oraz możliwość transportu wielkich gabarytów. Ze względu na rosnący udział inwestycji branży logistycznej wśród projektów przyciągających do GPP w ostatnich latach, zaistniała konieczność budowy znacznej liczby miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych. W ramach planowanego projektu przewiduje się budowę strefy do obsługi kierowców samochodów ciężarowych, składającą się m.in. z parkingu dla samochodów ciężarowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz ścieżki pieszo-rowerowej. Konieczna jest również budowa niezbędnych ciągów komunikacyjnych do obsługi parkingu. Niezbędnym elementem projektu jest także uzupełnienie wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej GPP o ścieżkę pieszo-rowerową doprowadzoną bezpośrednio do parkingu. Pozwoli to na lepsze skomunikowanie pracowników małych i średnich przedsiębiorstw w GPP z miastem Goleniów, a przede wszystkim użytkowników parkingu, gdyż wjazd samochodów ciężarowych do centrum miasta jest zabroniony. Planowana inwestycja odpowiada na specyficzne zapotrzebowanie małych i średnich przedsiębiorstw działających w Goleniowskim Parku Przemysłowym, co zostało zdiagnozowane na podstawie ankiet. Dzięki planowanej inwestycji wzrośnie atrakcyjność GPP dla MŚP, przyczyniając się jednocześnie do wzrostu ich konkurencyjności. Wydatki na wewnętrzzną infrastrukturę komunikacyjną będą stanowiły mniejszą część budżetu. Zadanie będzie realizowane w sposób zintegrowany z dostępną już infrastrukturą. Przedmiotowa strefa dedykowana będzie przede wszystkim sektorowi małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).	8,48	6,30
Gmina Kolbaskowo	„Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej gminy Kolbaskowo”	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa określającej strategię interwencji funduszy europejskich w Polsce na lata 2014-2020, priorytetowo powinny być potraktowane projekty przyczyniające się do zwiększenia dostępności terenów dla rozwoju gospodarczego, szczególnie w sektorze MŚP. Teren inwestycji (Barniślaw) obejmuje obszar pojezierowski wymagający procesów akwizycyjnych poprzez stworzenie warunków dla rozwoju nowych przedsiębiorstw i nowych miejsc pracy. W związku z realizacją inwestycji niezbędne jest przygotowanie terenu i jego uzbrojenie, tj. budowa m.in.: systemu sieci dróg wewnętrznych wraz z odwadnianiem, sieci kanalizacji deszczowej i wodociągowej, oświetlenia, parkingów oraz ścieżek rowerowych i chodników. Budowa wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej wzmocni kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycję, zwiększy dostępność oraz atrakcyjność dla MŚP. Tereny inwestycyjne są bardzo korzystnie zlokalizowane w pobliżu DK 13, a także autostrady A6, która z jednej strony łączy się z autostradą biegnącą do Berlina i z drugiej z drogą ekspresową S 3. Zaplanowane działania w projekcie są odpowiednią na zdiagnozowane zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw.	15,00	10,50
Suma:			97,44	70,10

Tab. 5 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 2.2.1 3a Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPOJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

ceh

Załącznik nr 1C do Uchwały nr 1 /II/ 2017 Walne Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 04 lipca 2017 r.
(wskazujący na wprowadzone zmiany do załącznika nr 13.3 do Strategii ZIT SOM)

**ZESTAWIENIE ZMIAN W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
– w załączniku nr 13.3 „Wstępna Lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO”**

1.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, pod Tabelami nr 1, nr 2, nr 3 oraz nr 4 wprowadzono prawidłową nazwę „Źródła”: w następującym brzmieniu:
„Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego”.

2.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, Tabela nr 5 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ” na stronie 6.

Zapis przed zmianą:

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v„TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinanso wania
Gmina Miasto Szczecin	Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II	190,00	190,00	133,00	31,42	70%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	150,10	150,10	105,07	24,83	70%
Gmina Miasto Szczecin	Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) – Centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa/ ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie	55,00	29,80	22,35	5,28	75%

Gmina Miasto Stargard	Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO2 i zanieczyszczeń	14,00	14,00	9,80	2,32	70%
Miasto Świnoujście	Zakup ekologicznych autobusów w ilości 6 szt.	6,27	5,10	3,57	0,84	70%
		415,37	389,00	273,79	64,69	

Tab. 5. Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.

Zapis po zmianie:

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II	335,22	247,43	174,69	41,27	70,60%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	195,14	117,85	85,73	20,26	72,74%
Gmina Miasto Stargard	Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO2 i zanieczyszczeń	17,22	14,00	9,80	2,32	70%
Miasto Świnoujście	Zakup ekologicznych autobusów w ilości 6 szt.	9,23	7,5	3,57	0,84	47,60%
		556,81	386,78	273,79	64,69	

Tab. 5. Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.

3.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, Tabela nr 6 „Wstępna lista projektów rezerwowanych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ” na stronie 7.

Zapis przed zmianą:

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA REZERWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Zakup niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego taboru tramwajowego	265,39	216,09	151,26	35,74	70%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II	250,00	203,25	152,44	36,02	75%
		515,39	419,34	303,70	71,76	

Tab. 6. Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.

Zapis po zmianie:

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA REZERWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € =)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Modernizacja i zakup tramwajów	62,66	51,70	38,98	9,21	75%
Gmina Miasto Szczecin	Zakup niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego taboru tramwajowego	265,39	216,09	151,26	35,74	70%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II	250,00	203,25	152,44	36,02	75%
Gmina Miasto Szczecin	Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) – Centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa/ ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w	55,00	29,80	22,35	5,28	75%

	Szczecinie								
		633,05	500,84	365,03	86,25				

Tab. 6. Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski!” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik 1D do Uchwały nr 1/II/2017 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 04 lipca 2017r.
(stanowiący tekst jednolity załącznika nr 13.3 do Strategii ZIT SOM)*

ZAŁĄCZNIK NR 13.3 STRATEGII ZIT SOM –

WSTĘPNA LISTA STRATEGICZNYCH PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH DO REALIZACJI Z UDZIAŁEM ŚRODKÓW KPO



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Spis tabel

Tabela 1 „Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4iii „Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych” przeznaczona dla Związku ZIT (SSOM)”	4
Tabela 2 „Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” przeznaczona dla Związku ZIT (SSOM)”	4
Tabela 3 „Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4vi „Sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji” przeznaczona dla Związku ZIT (SSOM)”	4
Tabela 4 „Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4v „Transport miejski” przeznaczona dla Związku ZIT (SSOM)”	4
Tabela 5 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ”	6
Tabela 6 „Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ”	7
Tabela 7 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POIiŚ”	8
Tabela 8 „Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POIiŚ”	9
Tabela 9 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4vi „Sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji” w formule ZIT ze środków POIiŚ”	10





Zgodnie z zapisami dokumentu pn. „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce”, Strategia ZIT winna zawierać poza przedsięwzięciami przewidzianymi do realizacji w formule ZIT, także zestawienie strategicznych projektów komplementarnych, których możliwość realizacji uzależniona będzie od uzyskania wsparcia z programów operacyjnych.

Wyboru takich projektów należy dokonać weryfikując stopień ich kompleksowości względem realizacji założonych celów Strategii ZIT oraz skalę powiązań z projektami wdrażanymi w formule ZIT.

Projekty komplementarne, wskazane w Strategii ZIT SOM pozytywnie zaopiniowanej przez IZ RPO WZ 2014-2020 oraz ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, będą mogły uzyskać preferencje w procesie ich wyboru poprzez:

- wprowadzenie priorytetowego traktowania, (ale bez pewności uzyskania wsparcia) projektów komplementarnych w programach operacyjnych (krajowych i RPO), wynegocjowanych w kontrakcie terytorialnym;
- umieszczenie preferencji w kryteriach wyboru projektów w ramach danego programu operacyjnego dla projektów komplementarnych wynikających ze Strategii ZIT.

Z tego względu, już w grudniu 2013 roku SSOM zgłosiło do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju propozycje realizacji ze środków POIiŚ czterech grup przedsięwzięć tj.:

1. „Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej / ekologicznego transportu” w ramach PI 4v
2. „Wsparcie selektywne przedsięwzięć dotyczących sieci ciepłowniczych i chłodniczych” w ramach PI 4v i 4vi
3. „Wsparcie działań z zakresu efektywności energetycznej zgodnie z podziałem interwencji pomiędzy programami krajowymi i regionalnymi” w ramach PI 4iii
4. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr: 406, 273, 35” w ramach PI 7d/iii.

W wyniku prowadzonych konsultacji, ustalono, że projekt budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej poddany zostanie procedurze konkursowej POIiŚ, do której potencjalnie zostaną dopuszczone wszystkie podmioty reprezentujące obszary wojewódzkich ZIT.

W przypadku pozostałych grup projektów, na podstawie zasad określonych w piśmie przesłanym przez MliR w dniu 03.02.2015 roku, dokonano wydzielenia specjalnej puli środków dla Związku ZIT (SSOM) w odniesieniu do działań związanych z realizacją PI 4iii w zakresie mieszkalnictwa, 4v/ 4vi w zakresie sieci ciepłowniczych (w tym w zakresie kogeneracji), oraz 4v w zakresie transportu.





Szczegółową kwotę alokacji w EUR dla poszczególnych PI wraz z przyjętym algorytmem przedstawiają poniższe zestawienia:

PI 4iii „Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych”			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego)	60% (wg ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Zachodniopomorskie	3 555 848	6 062 928	9 618 776

Tab. 1. Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4iii dla Związku ZIT (SSOM).

Źródło: Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego.

PI 4v „Sieci ciepłownicze”			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego)	60% (wg ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Zachodniopomorskie	3 112 632	5 307 219	8 419 851

Tab. 2. Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4v dla Związku ZIT (SSOM).

Źródło: Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego.

PI 4vi „Sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji”			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego)	60% (wg ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Zachodniopomorskie	2 777 778	4 736 273	7 514 051

Tab. 3. Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4vi dla Związku ZIT (SSOM).

Źródło: Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego.

PI 4v „Transport miejski”			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego)	59% (wg ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 59%)
Zachodniopomorskie	27 046 703	37 645 843	64 692 546

Tab. 4. Proponowana alokacja środków POIiŚ w ramach PI 4v dla Związku ZIT (SSOM).

Źródło: Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego.





Na liście projektów przewidywanych do sfinansowania ze środków POIiŚ ujęto przede wszystkim zadania, pozwalające na „dopełnienie” systemu transportu publicznego w metropolii oraz przeniesienie nacisku w komunikacji publicznej na transport niskoemisyjny i ekologiczny. Dodatkowo planuje się zwiększenie stopnia integracji poszczególnych ośrodków i ich mieszkańców poprzez budowę centrum przesiadkowego (Dworca Górnego) w Szczecinie, łączącego w jednym miejscu funkcje kolejowe i autobusowe.

Ponadto w zakresie działań na rzecz wzrostu efektywności wykorzystania energii, główne wysiłki zostały skupione na implementacji projektów inwestycyjnych z obszaru ciepłownictwa, mających największy wpływ na zwiększenie efektywności energetycznej i redukcję emisji gazów cieplarnianych.

W ten sposób, realizacja projektów RPO WZ 2014-2020 i POIiŚ 2014-2020 pozwoli na znaczące podniesienie jakości infrastruktury w SOM, co niewątpliwie wpłynie na rozwój oraz zwiększenie liczby użytkowników w systemach: sektora transportowego oraz sektora ciepłowniczego.

Wstępne listy projektów podstawowych i rezerwowych przedstawiają tabele nr: 5-9.



PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II	335,22	247,43	174,69	41,27	70,60%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	195,14	117,85	85,73	20,26	72,74%
Gmina Miasto Stargard	Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO2 i zanieczyszczeń	17,22	14,00	9,80	2,32	70%
Miasto Świnoujście	Zakup ekologicznych autobusów w ilości 6 szt.	9,23	7,5	3,57	0,84	47,60%
		556,81	386,78	273,79	64,69	

Tab. 5. Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



PRIORYTET INWESTYCJI 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA REZERWOWA

Poszczególne JST	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania mln EUR (wg kursu €=4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Modernizacja i zakup tramwajów	62,66	51,70	38,98	9,21	75%
Gmina Miasto Szczecin	Zakup niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego taboru tramwajowego	265,39	216,09	151,26	35,74	70%
Gmina Miasto Szczecin	Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II	250,00	203,25	152,44	36,02	75%
Gmina Miasto Szczecin	Dworzec górny (kolejowo-autobusowy) – centrum przesiadkowe ul. Owocowa - ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie	55,00	29,80	22,35	5,28	75%
		633,05	500,84	365,03	86,25	

Tab. 6. Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Transport miejski” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „SIECI CIEPŁOWNICZE” – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne JST	Wnioskodawca	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych – etap I	25,20	20,50	9,84	2,32	48%
Gmina Miasto Szczecin	Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych – etap II	64,80	52,70	25,30	5,98	48%
			90,00	73,20	35,14	8,30	

Tab. 7. Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

ceh



PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „SIECI CIEPŁOWNICZE” – LISTA REZERWOWA

Poszczególne JST	Wnioskodawca	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Gryfino	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA	Magistrala ciepłownicza „Łużycka” w Gryfinie	17,00	15,00	7,20	1,70	48%
Gmina Police	PEC SA z siedzibą w Policach	Rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych w Policach	25,00	25,00	12,00	2,84	48%
Gmina Miasto Świnoujście	PEC Sp. z o.o. w Świnoujściu	Redukcja emisji poprzez rozbudowę i modernizację sieci ciepłowniczej w Świnoujściu – Etap I	16,10	13,10	6,29	1,49	48%
Gmina Miasto Świnoujście	PEC Sp. z o.o. w Świnoujściu	Redukcja emisji poprzez rozbudowę i modernizację sieci ciepłowniczej w Świnoujściu – Etap II	15,20	12,40	5,95	1,41	48%
			73,30	65,50	31,44	7,44	

Tab. 8. Wstępna lista projektów rezerwowych realizowanych w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.



PRIORYTET INWESTYCYJNY 4vi, SIECI CIEPŁOWNICZE W ZAKRESIE KOGENERACJI – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne JST	Wnioskodawca	Nazwa projektu	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwota dofinansowania w mln zł	Kwota dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	Przyłączenie planowanego osiedla mieszkaniowego przy ul. Wschodniej w Szczecinie (dzielnica Podjuchy) do miejskiej sieci ciepłowniczej	17,22	15,00	7,50	1,77	50%
Gmina Miasto Szczecin	Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	Rozbudowa systemu ciepłowniczego Szczecińskiej Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w rejonach ulic Duńska-Szczecińska-Kalinowa oraz od ul. Floriana Krygiera do osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych w Warzymicach	10,45	8,50	6,37	1,51	75%
Gmina Miasto Szczecin	Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	Przyłączenie nowego osiedla mieszkaniowego planowanego w rejonie ul. Szosa Polska – ul. Policka do systemu ciepłowniczego Szczecińskiej Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	20,91	17,00	12,75	3,01	75%
			48,58	40,50	26,62	6,29	

Tab. 9. Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4vi „Sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji” w formule ZIT ze środków POIiŚ.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych SSOM.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Załącznik nr 1E do Uchwały nr 1/II/2017 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 04 lipca 2017r.
(wskazujący na wprowadzone zmiany do załącznika nr 13.6 do Strategii ZIT SOM)

ZESTAWIENIE ZMIAN W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

– w załączniku nr 13.6 „Wstępna Lista wskaźników produktu i rezultatu Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ 2014-2020”

REJESTR ZMIAN

1. W Tabeli 1 „Proponowane wskaźniki Strategii ZIT powiązane z RPO WZ 2014-2020 dla projektów realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT”, na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	P	km	0	2013	2,20	11,50	raz w roku	SL2014
--	---	----	---	------	------	-------	------------	--------

Zapis po zmianie:

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	P	km	0	2013	2,06	11,31	raz w roku	SL2014
--	---	----	---	------	------	-------	------------	--------

2. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P	szt	0	2013	20	35	raz w roku	SL2014
---	---	-----	---	------	----	----	------------	--------

Zapis po zmianie:

Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P	szt	0	2013	20	40	raz w roku	SL2014
---	---	-----	---	------	----	----	------------	--------

3. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "Park&Ride"	R	szt	0	2013	nd	32 000	raz w roku	SL2014
--	---	-----	---	------	----	--------	------------	--------

Zapis po zmianie:

Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "Park&Ride"	R	szt	0	2013	nd	32 000	raz w roku	Opracowanie własne IP ZIT *****
--	---	-----	---	------	----	--------	------------	------------------------------------

4. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	P	szt	0	2013	2	10	raz w roku	SL2014
--	---	-----	---	------	---	----	------------	--------

Zapis po zmianie:

Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	P	szt	0	2013	3	13	raz w roku	SL2014
--	---	-----	---	------	---	----	------------	--------

5. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Liczba rowerów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "Bike&Ride"	R	szt	0	2013	nd	15 800	raz w roku	SL2014
---	---	-----	---	------	----	--------	------------	--------

Zapis po zmianie:

Liczba rowerów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "Bike&Ride"	R	szt	0	2013	nd	15 800	raz w roku	Opracowanie własne IP ZIT ****
---	---	-----	---	------	----	--------	------------	-----------------------------------

6. Na stronie 4

Zapis przed zmianą:

Liczba zmodernizowanych punktów oświetleniowych	P	szt	0	2013	200	200	raz w roku	SL2014
---	---	-----	---	------	-----	-----	------------	--------

Zapis po zmianie:

Liczba zmodernizowanych punktów oświetleniowych	P	szt	0	2013	200	1000	raz w roku	SL2014
---	---	-----	---	------	-----	------	------------	--------

7. Na stronie 5

Zapis przed zmianą:

Powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych	P	ha	0	2013	7	95	raz w roku	SL2014
Liczba inwestycji zlokalizowanych na przygotowanych terenach inwestycyjnych	R	szt	0	2013	nd	40	raz w roku	SL2014

Zapis po zmianie:

Powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych	P	ha	0	2013	7	140	raz w roku	SL2014
Liczba inwestycji zlokalizowanych na przygotowanych terenach inwestycyjnych	R	szt	0	2013	nd	49	raz w roku	SL2014

8. Na stronie 5

Pod Tabelą dopisuje się:

**** Zgodnie z przyjętą metodologią określenia wskaźnika, opracowaną wg IP ZIT, na podstawie danych przekazywanych przez JST



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik 1F do Uchwały nr 2/II/2017 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*

Z dnia 04 lipca 2017r.

(stanowiący tekst jednolity załącznika nr 13.6 do Strategii ZIT SOM)

ZAŁĄCZNIK NR 13.6 STRATEGII ZIT SOM –

WSTĘPNA LISTA WSKAŹNIKÓW PRODUKTU I REZULTATU STRATEGII ZIT SOM POWIĄZANYCH Z REALIZACJĄ RPO WZ 2014-2020



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Spis tabel

Tabela 1. „Proponowana lista wskaźników Strategii ZIT powiązanych z RPO WZ 2014-2020 dla projektów realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT”	4
---	---





I. Wstęp

W celu monitorowania efektów realizacji poszczególnych działań w ramach Strategii ZIT przyjęto wskaźniki produktu i rezultatu spójne z RPO WZ 2014-2020.

Zgodnie z przyjętą metodologią zastosowano:

- wszystkie adekwatne dla danego działania wskaźniki z Tabeli 5 RPO WZ 2014-2020;
- możliwe do zastosowania na poziomie SOM wskaźniki z Tabeli 3 RPO WZ 2014-2020;
- niezbędne dla monitorowania efektów działania wskaźniki wskazane w SOOP RPO WZ 2014-2020 oraz WLWK 2014;
- określenie wskaźników strategicznych na poziomie poszczególnych celów Strategii ZIT SOM.

W przypadku, gdy żadne z powyższych rozwiązań nie pozwoliłoby na odzwierciedlenie efektów realizacji działania zastosowano wskaźniki specyficzne, które pozwolą na monitorowanie założonych rezultatów.

Na podstawie pozyskanych informacji z JST wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz dostępnej alokacji w poszczególnych działaniach oszacowano wartości docelowe wskaźników. W tabeli poniżej znajduje się zestawienie wskaźników wraz z ich wartościami bazowymi oraz docelowymi.





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

PROPONOWANE WSKAŹNIKI STRATEGII ZIT POWIĄZANE Z RPO WZ 2014-2020

DLA PROJEKTÓW REALIZOWANYCH W FORMULE WOJEWÓDZKIEGO ZIT

Główny cel / P - priorytet / D - działanie	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (Prebit / Resultat)	Jednostka miary	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość pośrednia (2018)	Wartość docelowa (2020)	Częstotliwość pomiaru	Źródło
C1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - zintegrowana przestrzeń									
P 1.1.: Rozwój metropolitalnego systemu transportowego									
D 1.1.1: Regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym	Całkowita długość nowych dróg	P	km	0	2013	0,00	2,02	raz w roku	SL2014
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	P	km	0	2013	2,06	11,31	raz w roku	SL2014
D 1.1.2: Transport publiczny, Inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym	Średni czas dojazdu do miasta rdzeniowego SOM	R	min	38	2015	nd	38	raz w roku	Opracowanie własne IP ZIT *
	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	P	szt	0	2013	2	10	raz w roku	SL2014
	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	P	szt	0	2013	2	12	raz w roku	SL2014
	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P	szt	0	2013	20	40	raz w roku	SL2014
D 1.1.4: Zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Park&Ride”	R	szt	0	2013	nd	32 000	raz w roku	Opracowanie własne IP ZIT ****
	Długość dróg dla rowerów	P	km	0	2013	0,00	63,60	raz w roku	SL2014
	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	P	szt	0	2013	3	13	raz w roku	SL2014
	Liczba rowerów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	R	szt	0	2013	nd	15 800	raz w roku	Opracowanie własne IP ZIT ****
P 1.3.: Sprawne działające systemy infrastruktury środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego									
D 1.3.1: Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach użyteczności publicznej	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	P	szt	0	2013	7	24	raz w roku	SL2014
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	R	Mg CO2e	0	2013	nd	6 202,00	raz w roku	SL2014
	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych	R	kWh/rok	0	2013	nd	20 628,00	raz w roku	SL2014
	Sprzedaż energii cieplnej w ciągu roku w urzędach i instytucjach	R	GJ	492 670	2013	nd	354 000	raz w roku	GUS ***
D 1.3.2: Przedzłazanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym	Liczba zmodernizowanych punktów oświetleniowych	P	szt	0	2013	200	1000	raz w roku	SL2014
	Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów	R	GJ/rok	0	2013	nd	230	raz w roku	SL2014



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

cek

C2: Dynamizowanie rozwoju gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - innowacyjna i konkurencyjna gospodarka									
P 2.2.: Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym									
D 2.2.1: Rozwój miejsc lokowania inwestycji i stref aktywności gospodarczej na obszarze metropolitalnym	Powierzchnia przygotowywanych terenów inwestycyjnych	P	ha	0	2013	7	140	raz w roku	SL2014
	Liczba inwestycji zlokalizowanych na przygotowywanych terenach inwestycyjnych	R	szt	0	2013	nd	9	raz w roku	SL2014
P 2.3.: Wspieranie przedsiębiorczości i innowacyjności									
D 2.3.1.: Rozwój aktywności gospodarczej i innowacyjności przedsiębiorstw w obszarze metropolitalnym	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	P	szt	0	2013	6	23	raz w roku	SL2014
	Liczba wprowadzonych innowacji	R	szt	0	2013	nd	39	raz w roku	SL2014
P 2.4.: Kształcenie ogólne, ustawiczne i zawodowe o zasięgu ponadlokalnym									
D 2.4.1. Poprawa jakości kształcenia ogólnego na obszarze metropolitalnym	Liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych w programie	P	osoby	0	2013	nd	2455	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie	P	osoby	0	2013	nd	1336	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba szkół, których pracownicy przedmiotowo zostali doposażeni w programie	P	szt	0	2013	nd	47	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli objętych wsparciem z zakresu TIK w programie	P	osoby	0	2013	nd	648	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba szkół i placówek systemu oświaty wyposażonych w ramach programu w sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych	P	szt	0	2013	nd	30	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu	R	%	85	2014	nd	85	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	R	%	92	2013	nd	92	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba szkół i placówek systemu oświaty wykorzystujących sprzęt TIK do prowadzenia zajęć edukacyjnych	R	%	97	2013	nd	97	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba szkół, w których pracownicy przedmiotowo wykorzystują doposażenie do prowadzenia zajęć edukacyjnych	R	%	97	2013	nd	97	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli prowadzących zajęcia z wykorzystaniem TIK dzięki EFS	R	%	90	2013	nd	90	bieżący monitoring	SL2014
D 2.4.3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu kształcenia zawodowego na obszarze metropolitalnym	Liczba osób uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia w programie	P	osoby	0	2013	nd	800	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu objętych wsparciem w programie	P	osoby	0	2013	nd	80	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy	P	osoby	0	2013	nd	890	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego dołączonych w programie w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego	P	szt	0	2013	nd	5	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje w ramach pozaszkolnych form kształcenia	R	%	31	2013	nd	31	bieżący monitoring	SL2014
	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	R	%	92	2013	nd	92	bieżący monitoring	SL2014

Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenie zakupione dzięki EFS		R	%	97	2013	nd	97	bieżący monitoring	SL2014
C3: Podnoszenie standardu życia mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - wysoka jakość i dostępność usług									
P 3.2.: Rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna przestrzeni miejsko-wiejskich									
D 3.2.2: Racjonalizacja wykorzystania źródeł energii w obiektach mieszkalnych na obszarze metropolitalnym	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	P	szt	0	2013	5	13	raz w roku	SL2014
	Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii	P	szt	0	2013	38	154	raz w roku	SL2014
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	R	Mg CO2e	0	2013	nd	3 101,00	raz w roku	SL2014

* Średni czas dojazdu ze wszystkich gmin SOM do miasta rürzeninowego, obliczony przy wykorzystaniu specjalistycznej aplikacji internetowej

** Na podstawie danych przedstawionych przez organizatorów transportu publicznego w SOM

*** Zgodnie ze statystyką na podstawie NUTS4, przyjęto wskaźnik dla całych powiatów (m. Szczecin, stargardzki, goleniowski, gryfiński, policki, m. Świnoujście)

**** Zgodnie z przyjętą metodologią określenia wskaźnika, opracowaną wg IP ZIT, na podstawie danych przekazywanych przez JST

Tab. 1. Proponowane wskaźniki Strategii ZIT powiązane z RPO WZ 2014-2020 dla projektów realizowanych w formule wojewódzkiego ZIT.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez JST SSOM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik nr 2 do Uchwały nr 1/II/2017
Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego
Obszaru Metropolitalnego z dnia 04 lipca 2017r.
(Tekst jednolity Strategii ZIT SOM, (która w swojej treści jest niezmieniona)
zawierająca teksty jednolite załącznika nr 13.2, załącznika nr 13.3 oraz załącznika nr 13.6 – aktualizowanych
w dniu 04 lipca 2017r.)*

STRATEGIA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

WERSJA (1.2)
Z DNIA
04 lipca 2017 r.

Szczecin



Uzasadnienie do Uchwały nr 1/II/2017:

W okresie obowiązywania Strategii ZIT SOM do zgłaszania projektów strategicznych, bądź propozycji zmian na liście projektów strategicznych uprawniony jest przedstawiciel każdego z samorządów tworzących ZIT SOM, jak również przedstawiciele środowisk społeczno-gospodarczych. Nabór ma charakter otwarty (ciągły). W imieniu Zarządu SSOM, Biuro SSOM zwraca się do członków SSOM o przygotowanie propozycji projektów strategicznych. Propozycje projektów strategicznych, zostały przesłane do Biura ZIT w okresie kwiecień- maj 2017r. Po dokonaniu wstępnej oceny, IP ZIT przygotowało zestawienie zawierające listę projektów (załącznik 13.2) rekomendowanych w celu akceptacji przez Zarząd.

Biorąc pod uwagę następujące przesłanki:

- Aktualizację zapisów – przyjęcie rzeczywistych wartości projektów na podstawie Wniosków o Dofinansowanie oraz zawartych Umów o Dofinansowanie;
- Zmiany w zidentyfikowanych projektach strategicznych, ujawnionych w załączniku 13.2 do Strategii ZIT SOM;
- Ujęcie nowych projektów w wyniku pozyskanych oszczędności projektowych;
- Zoptymalizowanie wykorzystania przyznanej alokacji – tj. osiągnięcie oczekiwanych poziomów kontraktacji;

Oraz

- Ujęcie nowych projektów strategicznych – w celu osiągnięcia zakładanych efektów (wskaźników produktu i rezultatu);

Ponadto w wyniku zmian zakresów rzeczowych w zidentyfikowanych projektach komplementarnych – pozakonkursowych wspieranych w POIiŚ 2014-2020 – po uzyskanej zgodzie Instytucji Zarządzającej POIiŚ 2014-2020 – na podstawie pism: DPI-XVII.7611.40.3.2017.HJ z dnia 28-03-2017 oraz DPI-XVII.7611.39.7.2017.HJ z dnia 24-06-2017 – uwzględniono zmiany na liście projektów w załączniku 13.3 *"Wstępna Lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO"* – dostosowując zapisy Strategii ZIT SOM do stanu faktycznego w niniejszym obszarze. Dodatkowo wprowadzono na listę projektów rezerwowych – do identyfikacji w grupie projektów możliwych do finansowania ze środków KPO – nowy projekt pn. *"Modernizacja i zakup tramwajów"*.

W wyniku zaproponowanych zmian, wprowadzone zostały korekty techniczne dla przyjętych wartości wskaźników produktu i rezultatu, prezentowane w załączniku 13.6 pn. *"Wstępna lista wskaźników produktu i rezultatu Strategii ZIT SOM powiązanych z realizacją RPO WZ 2014-2020"*.

Zważywszy na powyższe zachodzi konieczność podjęcia wskazanej Uchwały.