

UCHWAŁA nr 1 / IV / 2016

**Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą
w Szczecinie
z dnia 03 listopada 2016 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 13.3 Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego „*Wstępna Lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO*”, wprowadza się zmiany określone w załączniku 1A do niniejszej uchwały.

§ 2

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 1B do niniejszej uchwały.

§ 3

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 1C do niniejszej uchwały.

§ 4

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 1D do niniejszej uchwały.

§ 5

Zmieniona zgodnie z § 1 – 4 niniejszej Uchwały Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowi załącznik 2 do niniejszej uchwały.



§ 6

Wykonanie Uchwały powierza się Dyrektorowi Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

§ 7

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU


Piotr Krzystek

.....
Przewodniczący Zebrania

RADCA PRAWNY
Przemysław Gardocki
Sz-839



Załącznik nr 1A do Uchwały nr 1/IV/2016 Walne Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 03 listopada 2016r.
(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”

REJESTR ZMIAN		
Lp	Zapis przed zmianą	Zapis po zmianie
1.	-	W załączniku nr 13.3. Strategii ZIT SOM „Wstępna lista strategicznych projektów komplementarnych do realizacji z udziałem środków KPO” Na stronie 2 załącznika dopisuje się: „Tabela 9 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4vi „Sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji” w formule ZIT ze środków POIiŚ” 10”
2.	W załączniku nr 13.3 Strategii ZIT SOM Na stronie 3: „W przypadku pozostałych grup projektów, na podstawie zasad określonych w piśmie przesłanym przez MIIR w dniu 03.02.2015 roku, dokonano wydzielenia specjalnej puli środków dla Związku ZIT (SSOM) w odniesieniu do działań z realizacją PI 4iii w zakresie mieszkalnictwa, 4v/ 4vi w zakresie sieci ciepłowniczych (w tym w zakresie kogeneracji), oraz 4v w zakresie transportu.”	W załączniku nr 13.3 Strategii ZIT SOM Na stronie 3: „W przypadku pozostałych grup projektów, na podstawie zasad określonych w piśmie przesłanym przez MIIR w dniu 03.02.2015 roku, dokonano wydzielenia specjalnej puli środków dla Związku ZIT (SSOM) w odniesieniu do działań z realizacją PI 4iii w zakresie mieszkalnictwa, 4v/ 4vi w zakresie sieci ciepłowniczych (w tym w zakresie kogeneracji), oraz 4v w zakresie transportu .”

3.	W załączniku nr 13.3 Strategii ZIT SOM Na stronie 5: „Wstępne listy projektów podstawowych i rezerwowych przedstawiają tabelę nr: 5-9”	W załączniku nr 13.3 Strategii ZIT SOM na stronie 5: „Wstępne listy projektów podstawowych i rezerwowych przedstawiają tabelę nr: 5-9”
----	--	--

4.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, Tabela nr 7 „Wstępna lista projektów podstawowych realizowanych w ramach PI 4v „Sieć ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POiŚ” na stronie 8

Zapis przed zmianą:

Poszczególne JST	Nazwa projektu / Wnioskodawca	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwoty dofinansowania w mln zł	Kwoty dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych - etap I / SEC SP. Z O.O.	25,20	20,50	9,84	2,32	48%
Gmina Gryfino	Magistrala ciepłownicza "Łużycka" w Gryfinie / PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA	17,00	15,00	7,20	1,70	48%
Gmina Police	Rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych w Policach / PEC SA z siedzibą w Policach	25,00	25,00	12,00	2,84	48%
Gmina Miasto Świnoujście	"Redukcja emisji poprzez rozbudowę i modernizację sieci ciepłowniczej w Świnoujściu" - Etap I / PEC Sp. z o.o. w Świnoujściu	16,10	13,10	6,29	1,49	48%
		83,30	73,60	35,33	8,35	

Zapis po zmianie:

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	

5.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, Tabela nr 8 „Wstępna lista projektów rezerwowanych realizowanych w ramach PI 4v „Sieci ciepłownicze” w formule ZIT ze środków POIiŚ” na stronie 9

Zapis przed zmianą:

Poszczególne JST	Nazwa projektu / Wnioskodawca	Wartości projektów w mln zł koszty całkowite	Wartości projektów w mln zł koszty kwalifikowane	Kwoty dofinansowania w mln zł	Kwoty dofinansowania w mln EUR (wg kursu € = 4,2324)	Udział % dofinansowania
Gmina Miasto Szczecin	Przebudowa istniejących i budowa nowych systemów ciepłowniczych - etap II / SEC SP. Z O.O.	64,80	52,70	25,30	5,98	48%
Gmina Miasto Świnoujście	"Redukcja emisji poprzez rozbudowę i modernizację sieci ciepłowniczej w Świnoujściu" - etap II / PEC Sp. Z o.o. w Świnoujściu	15,20	12,40	5,95	1,41	48%
		80,00	65,10	31,25	7,38	

Zapis po zmianie:

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 „tużycka” 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	

6.

W załączniku nr 13.3 do Strategii ZIT SOM, na stronie 10

Zapis przed zmianą:

Brak

Zapis po zmianie:

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 Warzyńcach	10,46	8,50	6,38	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%
			48,59	40,50	26,63	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.



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik 1B do Uchwały nr 1/IV/2016 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Z dnia 03 listopada 2016r.
(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 zyskać 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 na dzień dzisiejszy, 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/ 4viw 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 Infrastruktury i Rozwoju.

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 Infrastruktury i Rozwoju.

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 Infrastruktury i Rozwoju.

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 Infrastruktury i Rozwoju.





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

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.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA PODSTAWOWA

Poszczególne IST	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	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 głównego 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.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





PRIORYTET INWESTYCYJNY 4v „TRANSPORT MIEJSKI” – LISTA REZERWOWA

Poszczególne IST	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.





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





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	10,46	8,50	6,38	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%
			48,59	40,50	26,63	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.



Załącznik nr 1C do Uchwały nr 1/IV/2016 Walne Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
z dnia 03 listopada 2016r.
(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:

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 ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. Inwestycja pn. „Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach” zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Na trasie przebiegu drogi (w miejscowości Grzędzice) znajduje się stacja kolejowa na planowanej linii SKM – Szczecin – Stargard. Zgodnie z Projektem stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego z czerwca 2014 roku, wynika, że „U podstaw realizacji projektu SKM leży założenie, że podstawową ośią 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 wymienianymi 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 CE59 (401, 271) ulęte w europejskiej sieci transportowej TEN oraz linia lokalna nr 406” Linia 351 to linia Poznań Główny – Szczecin Główny z przystankiem osobowym w Grzędzicach. Ponadto celem przedsięwzięcia jest ułatwienie dojazdu do nowych terenów inwestycyjnych, które bezpośrednio przylegają do przedmiotowej inwestycji. Teren, na którym zlokalizowana jest droga gminna (Lipnik-Grzędzice) objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, obejmującego tereny inwestycyjne: mmpz w obrębie Lipnik, gmina Stargard Szczeciński (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2011r. Nr 152, poz. 3147). Jest to droga 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	2,25 ¹
----------------	--	--	-------	-------------------

¹ Oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 18,4%

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 wiadukt drogowy zlokalizowany w ciągu ul. Asfaltowej oraz ul. Przyszocińską w Policach i ul. Szczecińską w miejscowości Przescocin, 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 TENT, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi i centrami logistycznymi. Zapisy ww. umowy stanowią, również, że istnieje dodatkowa możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne w ramach CT 7 pod warunkiem, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury będą związane z rozwojem gospodarczym i uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w powyższe założenia, gdyż droga Police-Szczecin stanowi bezpośrednie połączenie zarówno Szczecina jak i Polic do tzw. Osiedla Rzemieślniczego, położonego na obszarze ok. 25 ha i będącego terenem przeznaczonym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Police pod działalność usługowo-rzemieślniczą. Ul. Ofiar Stutthofu przylegająca do drogi Police - Szczecin stanowi drogę wewnętrzną ww. osiedla (patrz załączony wypis ze studium uwarunkowań przestrzennych dla Gminy Police wraz z mapką i oświadczeniem Gminy Police). Funkcjonujące obecnie na tym terenie przedsiębiorstwa świadczą usługi i zapewniają zatrudnienie zarówno dla mieszkańców Polic jak i Szczecina. Obecnie na wiadukcie drogowym będącym integralnym elementem drogi planowanej do przebudowy, na podstawie sporządzonej ekspertyzy technicznej, abowiążuje ograniczenie tonażowe do 30 ton co z uwagi na jej funkcję jest sporym utrudnieniem i zagrożeniem dla płynności ruchu. Stan techniczny drogi i wiaduktu jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z Osiedlem Rzemieślniczym. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju ww. obszaru. Brak modernizacji wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z Polic w kierunku Szczecina co w konsekwencji skutkować może pewnego rodzaju wyłączeniem zarówno społecznym jak i gospodarczym obszaru. Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Osiedla Rzemieślniczego zwiększą atrakcyjność gospodarzą i inwestycyjną terenów usługowo-rzemieślniczych w gminie Police oraz przyczynią się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonujących na tym obszarze przedsiębiorstw. Realizacja zadania inwestycyjnego poprawi dostępność komunikacyjną obszaru i funkcjonalność drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Planowana do modernizacji droga stanowiąc główną nitkę transportową zapewni bezpośrednie połączenie północnych rejonów powiatu polickiego (obszary zamieszkałe jak i przemysłowe) z aglomeracją szczecińską (węzeł sieci TENT) umożliwiając zachowanie powiązań funkcjonalnych obu ośrodków (gospodarka, praca, edukacja, rekreacja) oraz zapewniając spójność terytorialną regionu. Jej stan techniczny jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z centrum Szczecina, a 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 strefą ekonomiczną. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju portu morskiego. Cel przedsięwzięcia jest zorientowany również na zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących środowisko, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu, a także na rozwój i usprawnianie przyjaznych 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 prywatnych pojazdów. Przedsięwzięcie jest komplementarne do zaplanowanych działań Gm. Police w zakresie budowy centrum przesiadkowego i pętli autobusowej oraz działań SPPK w zakresie zakupu niskoemisyjnych taborów. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest m. Szczecin zgodnie z Rozporządzeniem WE 1315/2013 „Węzły miejskie”.	14,00	4,60²
-----------------------	---	---	--------------	-------------------------

² oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 32,9 %

Zapis po zmianie:

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 ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. Inwestycja pn. „Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach” zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Na trasie przebiegu drogi (w miejscowości Grzędzice) znajduje się stacja kolejowa na planowanej linii SKM – Szczecin – Stargard. Zgodnie z Projektem stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego z czerwca 2014 roku, wynika, że „U podstaw realizacji projektu SKM leży założenie, że podstawową osią zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinna być sieć kolejowa, łącząca największe miasta obszaru takie jak Stargard, Świnoujście, Goleniów, Gryfino i Police z centralnym miastem aglomeracji jakim jest Szczecin. Zbiorowy transport publiczny pomiędzy Szczecinem a wymienianymi miastami powinien być zorganizowany wokół osi transportu kolejowego na istniejących liniach kolejowych, tworzących Szczecińską Kolej Metropolitalną. Są to trzy linie o znaczeniu krajowym E59 (351) i CE59 (401, 271) ujęte w europejskiej sieci transportowej TEN oraz linia lokalna nr 406” Linia 351 to linia Poznań Główny – Szczecin Główny z przystankiem osobowym w Grzędzicach. Ponadto celem przedsięwzięcia jest ułatwienie dojazdu do nowych terenów inwestycyjnych, które bezpośrednio przylegają do przedmiotowej inwestycji. Teren, na którym zlokalizowana jest droga gminna (Lipnik-Grzędzice) objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, obejmującego tereny inwestycyjne: mpzp w obrębie Lipnik, przyjęty Uchwałą Nr XI/103/2011 Rady Gminy Stargard Szczeciński z dnia 28 października 2011r. w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego w obrębie Lipnik, gmina Stargard Szczeciński (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2011r. Nr 152, poz. 3147). Jest to droga 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 wiadukt drogowy zlokalizowany w ciągu ul. Asfaltowej oraz ul. Pręścańskiej w Policach i ul. Szczecińską w miejscowości Pręścin, 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 zapewniją konieczne bezpośrednie z siecią TENT, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi i centrami logistycznymi. Zapisy ww. umowy stanowią, również, że istnieje dodatkowa możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne w ramach CT 7 pod warunkiem, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury będą związane z rozwojem gospodarczym i uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w powyższe założenia, gdyż droga Police-Szczecin stanowi bezpośrednie połączenie zarówno Szczecina jak i 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 Stutthofu przylegająca do drogi Police - Szczecin stanowi drogę wewnętrzną ww. osiedla (patrz załączony wypis ze studium uwarunkowań przestrzennych dla Gminy Police wraz z mapką i oświadczeniem Gminy Police). Funkcjonujące obecnie na tym terenie przedsiębiorstwa świadczą usługi i zapewniają zatrudnienie zarówno dla mieszkańców Police jak i Szczecina. Obecnie na wiadukcie drogowym będącym integralnym elementem drogi planowanej do przebudowy, na podstawie sporządzonej ekspertyzy technicznej, obowiązuje ograniczenie tonażowe do 30 ton co z uwagi na jej funkcję jest sporym utrudnieniem i zagrożeniem dla płynności ruchu. Stan techniczny drogi i wiaduktu jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Police z Osiedlem Rzemieślniczym. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju ww. obszaru. Brak modernizacji wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z Police w kierunku Szczecina co w konsekwencji skutkować może pewnego rodzaju wyłączeniem zarówno społecznym jak i gospodarczym obszaru. Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Osiedla Rzemieślniczego zwiększą atrakcyjność gospodarczą i inwestycyjną terenów usługowo-rzemieślniczych w gminie Police oraz przyczynią się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonujących na tym obszarze przedsiębiorstw. Realizacja zadania inwestycyjnego poprawi dostępność komunikacyjną obszaru i funkcjonalność drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Planowana do modernizacji droga stanowiąc główną nitkę transportową zapewni bezpośrednie połączenie północnych rejonów powiatu polickiego (obszary zamieszkałe jak i przemysłowe) z aglomeracją szczecińską (węzeł sieci TENT) umożliwiając zachowanie powiązań funkcjonalnych obu ośrodków (gospodarka, praca,	14,00	7,00

		edukacja, rekreacja) oraz zapewniając spójność terytorialną regionu. Jej stan techniczny jest szczególnie ważny ze względu na fakt, iż funkcjonując na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic 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 wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju portu morskiego. Cel przedsięwzięcia jest zorientowany również na zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu, a także na rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej. Przedsięwzięcie wzmacni również działania na rzecz wdrażenia zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ po modernizacji drogi zostanie skrócony czas przejazdu i poprawiony komfort jazdy komunikacją miejską, co zachęci mieszkańców do rezygnacji z poruszania się na co dzień indywidualnym transportem samochodowym i w konsekwencji przełoży się na zmniejszenie emisji w aglomeracji miejskiej z prywatnych pojazdów. Przedsięwzięcie jest komplementarne do zaplanowanych działań Gm. Police w zakresie budowy centrum przesiadkowego i pętli autobusowej oraz działań SPPK w zakresie zakupu niskoemisyjnych taborów. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest m. Szczecin zgodnie z Rozporządzeniem WE 1315/2013 „Węzły miejskie”.	
--	--	--	--

Wykreśla się przypis dolny (1) oraz przypis dolny (2)

2. Na stronie 6

Zapis przed zmianą:

Suma:	67,43	27,47
-------	-------	-------

Zapis po zmianie:

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



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik 1D do Uchwały nr 1/IV/2016 Walnego Zebrania
Członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
Z dnia 03 listopada 2016r.
(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





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.....	12
Tab. 4 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 1.3.2 4e Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	13
Tab. 5 Wstępna lista projektów strategicznych realizowanych w ramach działania 2.2.1 3a Strategii ZIT w formule wojewódzkiego ZIT w trybie pozakonkursowym.....	16





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

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (50%) 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 ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. Inwestycja pn. „Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach” zapewni bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T. Na trasie przebiegu drogi (w miejscowości Grzędzice) znajduje się stacja kolejowa na planowanej linii SKM – Szczecin – Stargard. Zgodnie z Projektem stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego z czerwca 2014 roku, wynika, że „U podstaw realizacji projektu SKM leży założenie, że podstawową ośią 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 E59 (351) i CE59 (401, 271) ujęte w europejskiej sieci transportowej TEN oraz linia lokalna nr 406” Linia 351 to linia Poznań Główny – Szczecin Główny z przystankiem osobowym w Grzędzicach. Ponadto celem inwestycji: mpz w obrębie Lipnik, przyjeżdży Uchwałą Nr XI/103/2011 Rady Gminy 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 Poliński	"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 wiadukt drogowy zlokalizowany w ciągu ul. Asfaltowej oraz ul. Przeglądowej w Policach i ul. Szczecińskiej w miejscowości Przegląd, 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 inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury będą związane z rozwojem gospodarczym i uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych. Planowane przedsięwzięcie wpisuje się w powyższe założenia, gdyż droga Police-Szczecin stanowi bezpośrednie połączenie zarówno Szczecina jak i Polic do tzw. Osiedla Rzemieślniczego, położonego na obszarze ok. 25 ha i będącego terenem przeznaczonym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Police pod działalność usługowo-rzemieślniczą, Ul. Ofiar Stutthofu przylegająca do drogi Police - Szczecin stanowi drogę wewnętrzną ww. osiedla (patrz załączony wypis ze studium uwarunkowań przestrzennych dla Gminy Police wraz z mapką i oświadczeniem Gminy Police). Funkcjonujące obecnie na tym terenie przedsiębiorstwa świadczą usługi i zapewniają zatrudnienie zarówno dla mieszkańców Polic jak i Szczecina. Obecnie na wiadukcie drogowym integralnym elementem drogi planowanej do przebudowy, na podstawie sporządzonej ekspertyzy technicznej, obowiązuje ograniczenie tonażu 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 funkcjonującą na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic z Osiedlem Rzemieślniczym. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju ww. obszaru. Brak modernizacji wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z najwęższej jak i gospodarczym obszarze. Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Osiedla Rzemieślniczego zwiększą atrakcyjność gospodarczą i inwestycyjną terenów usługowo-rzemieślniczych w gminie Police oraz przyczynią się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonujących na tym obszarze przedsiębiorstw.	14,00	7,00





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

	wiaduktu może skutkować zamknięciem jednej z najważniejszych dróg z Polic w kierunku Szczecina co w konsekwencji skutkować może pewnego rodzaju wyłączeniem zarówno społecznym jak i gospodarczym obszaru. Nowe parametry przebudowanej drogi prowadzącej do Ostedla Razemieślniczego zwiększą atrakcyjność gospodarzą i inwestycyjną terenów usługowo-remieslniczych w gminie Police oraz przyczynią się do poprawy warunków prowadzenia działalności funkcjonujących na tym obszarze przedsiębiorstw. Realizacja zadania inwestycyjnego poprawi dostępność komunikacyjną obszaru i funkcjonalność drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Planowana do modernizacji droga stanowić główną nitkę transportową zapewnia bezpośrednie połączenie północnych rejonów powiatu polickiego (obszary zamieszkałe jak i przemysłowe) z aglomeracją szczecińską (węzeł sieci 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 funkcjonują na niej najważniejsze połączenia komunikacji publicznej Polic 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 strefą ekonomiczną. Zły stan techniczny drogi oraz wiaduktu znajdującego się w jej ciągu stanowi ograniczenie dla rozwoju portu morskiego. Cel przedsięwzięcia jest zorientowany również na zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu, a także na rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej. Przedsięwzięcie 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 prywatnych pojazdów. Przedsięwzięcie jest komplementarne do zaplanowanych działań Gm. Police w zakresie budowy centrum emisji w aglomeracji miejskiej z przystankami SPPK w zakresie zakupu niskoemisyjnych taborów. Przedsięwzięcie wpisuje się również w działania związane z uzupełnieniem węzła TEN-T, jakim jest m. Szczecin zgodnie z Rozporządzeniem WE 1315/2013 „Węzły miejskie”.		
Gmina Gryfino	"Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T"	3,00	1,50
Gmina Miasto Słwinoujście	"Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93"	8,93	4,47



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



		działek z drogami 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.		
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 - ulicę Spółdzielców. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Spółdzielców to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Spółdzielców w Mierzynie. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na modernizacji drogi gminnej - ul. Spółdzielców w Mierzynie o długości około 1000 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	2,70	1,35
Gmina Dobra	"Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzach"	Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, rozwinięta sieć transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie rynku, a tym samym rozwój przedsiębiorstw. Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzach zapewni bezpośrednie połączenie istniejących terenów inwestycyjnych przy ulicy Wiosennej (Wzmocnienie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw) z drogą krajową nr 10 łączącą granicę Państwa (sieć TEN-T) z miastem Szczecin. Wzdłuż ulicy Wiosennej zlokalizowane są małe i średnie przedsiębiorstwa. Przeprowadzona przez gminę Dobra analiza wykazała zapotrzebowanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw na inwestycję w drogę - ulicę Wiosenną. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra obszary znajdujące się bezpośrednio przy ulicy Wiosennej to tereny rozwoju usług, rzemiosła, produkcji i składów w ramach jednostek strukturalnych wg planu, zmian planu i wniosków do planu. Przedmiotowa droga prowadzi bezpośrednio do istniejących terenów inwestycyjnych, powstałych z innych środków niż perspektywa finansowa 2007-2013 i funkcjonujących jako tereny inwestycyjne. Jednocześnie należy zaznaczyć, że projekt kierowany jest do ogółu małych i średnich przedsiębiorców zlokalizowanych na terenie inwestycyjnym wzdłuż ulicy Wiosennej w Skarbimierzach. Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na przebudowie drogi gminnej - ul. Wiosenna w Skarbimierzach o długości około 490m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjny na potrzeby odwodnienia drogi, oświetlenie).	2,80	1,40
Suma:			67,43	33,72

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	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (67%) w mln zł
Gmina Miasto Szczecin	"Węzeł przesiadkowy Głębokie"	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 inwestycja w obszarze miejskim – polegająca na utworzeniu zintegrowanego węzła przesiadkowego, w tym przebudowie skrzyżowania ulic al. Wojska Polskiego, Miodowa, ppłk. Hieronima Kupczyka, Emilia Zegadłowicza na skrzyżowanie typu rondo, przebudowie nawierzchni jezdni ulic ppłk. Hieronima Kupczyka i Emilia Zegadłowicza 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 ²
Gmina Miasto Szczecin	"Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą przy 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, 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 pełniła rolę P&R i B&R, nowy odcinek węzła drogowego (trasa średnicowa) skracając czas dojazdu komunikacji publicznej m. zajezdnią Klonowica, a terminalami przesiadkowymi pozostałych dzielnic miasta (łącznie centrum miasta poprzez dzielnicę północną do Al. Wojska Polskiego zaprojektowana jako pas autobusowo-tramwajowy. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z Łękniami węzła oraz z ul. Traugutta jako torowisko tramwajowe, zaprojektowane jako pas autobusowo-tramwajowy. 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 Łęknio ma kluczowe znaczenie dla projektu rdzeniowego SKM (komplementarny).	149,30	73,00 ³
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, 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

² oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 40,2%
³ oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 48,9%





UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

		transportu publicznego i niezmotoryzowanego. Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Stargardzie w ważącej 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 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 funkcjonowania ZCP. Projekt w znaczącym stopniu poprawi warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego, zarówno w kwestii bezpieczeństwa, zmniejszenia ilości zanieczyszczeń powietrza. Projekt komplementarny z projektem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.		
Gmina Goleniów	"Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie"	zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, inwestycje w obszarze transportu publicznego i komunikacji w tym parkingu 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 w Goleniowie umożliwi pozostawienie samochodu na parkingu i skorzystanie m.in. z komunikacji kolejowej i autobusowej wewnątrz SOM, objętej docelowo zintegrowanym biletem metropolitalnym. Tak przygotowany węzeł komunikacyjny uzupełniać będzie 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 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, zniesienie 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 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. 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 zniesienie niepotrzebnego potoku samochodów w ciągu nie tylko głównych szlaków komunikacyjnych na obszarze SOM. To działanie znacząco obniży emisję CO2 oraz na środowisko. 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 niezmotoryzowanego, 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 działaniem 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
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 zadaniem w systemie Bike&Ride, elementów małej architektury, spełnia priorytet interwencji CT 4 obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. Komplementarności 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	0,67



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

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 niezmotoryzowanego, tabor, węzły przesiadkowe w tym parkingi park/bike&ride oraz inteligentne systemy transportowe. Celem nadrzędnym 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 kompleksową projektu. Odcinki dróg (stanowiące zdecydowaną mniejszość budżetu) zapewnią dostęp do punktu przesiadkowego przy stacji kolejowej w Reptowie. Wybudowanie ww. punktu zwiększy ilości osób rezygnujących z transportu samochodowego na rzecz bardziej efektywnego transportu publicznego i niezmotoryzowanego 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 zwiększenie liczby cyklistów i osób jadących do pobliskich miast transportem publicznym. Nastąpi integracja gęstej transportu oraz poprawi 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.	2,40	1,61
Powiat Poliński/Gmina Kolbaskowo	"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, ułatwień dla transportu publicznego, nową pętlą autobusową i budową ścieżki rowerowej i chodników. W ramach projektu wykonane zostaną odcinki dróg niezbędne dla polepszenia jakości funkcjonowania transportu publicznego. Wydarłki 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 CO2, łagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko i mieszkańców miasta (zmniejszenia hałasu), ograniczenia zatłoczenia, zwiększania 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
Suma:			292,27	164,66

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





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

Podmiot zgłaszający	Tytuł projektu	Zwięzły opis przedsięwzięcia	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (67%) 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 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 Kąpczyka 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	7,844
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 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 węzła przesiadkowego. Ponadto skomunikują centrum miasta, port jachtowy, zabytkowe forty oraz dojazd na plażę. Na wyspie Wolin (około 7,55 km) – zadanie obejmuje budowę dróg rowerowych wzdłuż ul. Barlickiego oraz na odcinku od ul. Ku Morzu do granicy administracyjnej Miasta, zamykając tym samym system istniejących i budowanych odcinków dróg rowerowych 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 Gerhardt, 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 zwłazacza 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 niewralgicznych punktach miasta – przeprawa promowa i drogi do zakładów pracy to jedno z ważniejszych zadań do zrealizowania przez Miasto.	7,74	5,19

⁴ oznacza zmniejszony poziom dofinansowania projektu do 40,2%.





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Police	"Budowa dróg rowerowych w Policach w celu zapewnienia dostępnosci 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 dojeżdżającymi z zaplanowanego odcinka o długości 20 km łączącym Police i Szczecin przebiegającą wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 115 i pomniejszych miejscowości. Ścieżka została zaplanowana 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, zatkania oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	10,00	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 potraktowany 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 Wotchkowo wraz z niezbędną przebudową skrzyżowania. W Wotchkowie krzyżują się linie autobusowe komunikujące miejscowości gminy z węzłami przesiadkowymi w Szczecinie tj. pętlą Głębokie oraz Krzekowo. Komplementarność powyższych działań ma na celu uatrakcyjnić i zwiększyć udziału transportu niezmotoryzowanego oraz przewoźników komunikacji publicznej 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 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.: Kołbacz, Stare Czarnowo), oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie ruchu drogowego na terenie gminy. Trasa rowerowa docelowo połączy się z pętlą 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 Gryfnie 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
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 zgłaszane 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
Suma:			54,24	31,12

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



(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	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (67%) 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 bezpieczeństwo 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. Modernizacją objętych zostanie ok 150 punktów świetlnych natomiast zbudowanych zostanie ok 50 nowych lamp.	2,00	1,34
Suma:			2,00	1,34

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





(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	Wartość projektu w mln zł	Kwota dofinansowania (70%) 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 MSP. „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 impas z przeznaczeniem na funkcje przemysłowo-usługowe. Dla przyszłych przedsiębiorców pod działalność przewidziane są uzbrojone przez miasto działki o powierzchni od 2000 m ² do 5000 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	"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 MSP oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia dostępności terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej przede wszystkim dla MSP. 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.	55,00	38,50





STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Gmina Miasto Świnoujście	"Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług "Mulinik" w Świnoujściu"	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. Celem projektu jest stworzenie warunków do rozpoczęcia, prowadzenia i rozwoju działalności przedsiębiorstw w Świnoujściu na obszarze Centrum Usług Mulinik. Mulinik jest jedynym obszarem przeznaczonym na prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnie z zapisami mppz (nie jest terenem typu „greenfield”). Obszar całej strefy inwestycyjnej wynosi 88 ha, z czego 38,3 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, meblarskiej, 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 umiejscowienie w strefie nowych na rynku świnoujskim 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 mppz. Najbliższa strefa jest oddalona o około 60 km od miasta. Dłatego mikro małe i średnie firmy typu lakiernie, stolarnie, warsztaty samochodowe firmy ogrodnicze czy budowlane nie przeniosą swojej działalności ze Świnoujścia do Kostrzyńsko -Ślubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Zadania projektowe obejmują: przygotowanie terenu (sprawdzenie terenu i usunięcie przedmiotów niebezpiecznych, wykonanie wycinki, karczowanie drzew, niwelację terenu, rozbiorke 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 Mulinik. Przewidziane w projekcie drogi (koszt ich budowy stanowi mniejszą część budżetu projektu)na terenie strefy stanowią będą 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 miało wpływ na doprowadzenie do gospodarczego wykorzystania nabrzeża nr 91 (dł nabrzeża 330 m.b., głębokości 10,5 m.). Całość wybudowanej infrastruktury technicznej łączy Nabrzeża Nr 87 i Nr 91 oraz Centrum Usług „Mulinik” z drogą powiatową ul. Steyera (Obwodnica Wschodnią). a poprzez nią z DK 93 łączącą się z DK 3 i umożliwi dojazd z zewnątrz bez konieczności przejeżdżania przez mieszkalne części Miasta. Osiągnięty dzięki temu zostanie zarówno efekt wzmożenia dotychczas funkcjonującego już obszaru aktywności gospodarczej, jak również efekt zagospodarowania dalszych zdegradowanych powojennych poportowych terenów. Poprawie ulegnie efektywność działania firm już istniejących w strefie, oraz ulokowanie nowych inwestycji, co na powstanie nowych miejsc pracy. Powstałe nowe miejsca pracy stanowią będą szansę na zatrudnienie młodych 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 MŚP w rejonie drogi krajowej 31 (ul. Pomorska) w Gryfnie"	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. Celem przedsięwzięcia jest budowa infrastruktury potrzebnej do funkcjonowania terenów inwestycyjnych w okolicach ulicy Pomorskiej w Gryfnie. 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 dotyczące poszukiwania nieruchomości przeznaczonych pod rozwój przedsiębiorstw, czy też potrzeby poddawane analizom 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 SPOJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





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 zrealizowano ponad 40 podmiotów gospodarczych, z czego ponad połowę stanowiły 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 działalności 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 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 wewnętrzny 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 małym i średnim przedsiębiorstw (MŚP).	10,00	6,30 ⁵
Suma:		111,76	77,53	

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.

⁵ Oznacza zmniejszoną kwotę dofinansowania do wysokości 6,3 mln zł.





STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

*Załącznik nr 2 do Uchwały nr 1/IV/2016
Walnego Zebrania Stowarzyszenia Szczecińskiego
Obszaru Metropolitalnego z dnia 03 listopada 2016r.
(Tekst jednolity Strategii ZIT SOM, (która w swojej treści jest niezmieniona)
zawierająca teksty jednolite załącznika nr 13.3 i załącznika nr 13.2)*

STRATEGIA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

WERSJA (1.1)

Z DNIA

03 listopada 2016 r.

Szczecin