

**PLANY DZIAŁAŃ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO NA
RZECZ WYPEŁNIENIA WARUNKÓW WSTĘPNYCH**



Pomorze
Zachodnie
Perspektywa 2020

10 GRUDNIA 2014 R.

WARUNEK OGÓLNY 7. Systemy statystyczne i wskaźniki rezultatu

Warunek	Kryteria wypełnienia	Spełnienie kryterium	Status warunku
Warunek ogólny nr 7 Systemy statystyczne i wskaźniki rezultatu Istnienie podstawy statystycznej niezbędnej do przeprowadzenia ocen skuteczności i ocen oddziaływania programów. Istnienie systemu wskaźników rezultatu niezbędnych przy wyborze działań, które w najefektywniejszy sposób przyczyniają się do osiągnięcia pożądanych rezultatów, do monitorowania postępów w osiąganiu rezultatów oraz do podejmowania ewaluacji oddziaływania	a) gotowe są rozwiązania w zakresie terminowego gromadzenia i agregowania danych statystycznych, uwzględniające następujące elementy: <ul style="list-style-type: none"> ➤ identyfikację źródeł i mechanizmów mających na celu zagwarantowanie walidacji statystycznej, ➤ uregulowania dotyczące publikacji i dostępności publicznej zagregowanych danych 	Spełniony	Częściowo spełniony
	b) skuteczny system wskaźników rezultatu, obejmujący: <ul style="list-style-type: none"> ➤ wybór wskaźników rezultatu dla każdego programu, dostarczających informacji na temat przyczyn uzasadniających wybór działań z zakresu polityki finansowanych przez dany program, ➤ ustanowienie wartości docelowych dla tych wskaźników, ➤ spójność każdego wskaźnika z następującymi wymogami: odporność oraz walidacja statystyczna, jasność interpretacji normatywnej, reagowanie na politykę, terminowe gromadzenie danych. 	CZĘŚCIOWO SPEŁNIONY	
	c) gotowe są procedury zapewniające, że wszystkie operacje finansowane z programu stosują skuteczny system wskaźników.	Spełniony	

I. Instytucje odpowiedzialne za wypełnienie warunku:

w zakresie kryterium a, b: Główny Urząd Statystyczny, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Instytucje Zarządzające Krajowymi i Regionalnymi Programami Operacyjnymi,

w zakresie kryterium c: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Instytucje Zarządzające Krajowymi i Regionalnymi Programami Operacyjnymi,

II. Zastosowanie warunku

Warunek ma zastosowanie do całego programu operacyjnego.

III. Sposób realizacji kryteriów

W zakresie **kryterium pierwszego** w programie operacyjnym przedstawiono odpowiednio agregowane dane, które uwzględniają dla każdego wskaźnika nazwę, źródło danych oraz jego wartość bazową i docelową.

Dane dla monitorowania i ewaluacji oceniające stan, skuteczność oraz wpływ wdrażania programu pochodzą z czterech głównych źródeł:

1. statystyki publicznej – w większości na poziomie monitorowania celów strategicznych;
2. danych zapewnianych przez administrację publiczną i instytucje międzynarodowe;
3. systemu SL 2014 – w stosownych przypadkach na poziomie monitorowania celów programowych;
4. badań własnych, tam gdzie istnieją deficyty informacyjne.

W przypadku wskaźników, których źródłem jest statystyka publiczna dostęp do danych ze statystyki publicznej jest otwarty, co określa Ustawa o statystyce publicznej z dn. 29 czerwca 1995 r. (z późn. zm.). Ponadto, Art. 13 ust. 6 ustawy wskazuje, że: „Prezes Głównego Urzędu Statystycznego jest obowiązany do udostępniania organom administracji rządowej i jednostkom samorządu terytorialnego danych dotyczących realizowanych przez nie zadań, w ujęciu odpowiednim do ustawowego usytuowania poszczególnych zadań publicznych”. Wskaźniki zbierane przez statystykę publiczną spełniają wysokie kryteria jakościowe i są zbierane zgodnie z rocznym planem – Programem Badań Statystycznych Statystyki Publicznej (PBSSP). Informacje z systemów monitorowania są publicznie dostępne poprzez Internet.

W zakresie wskaźników pochodzących spoza statystyki publicznej (np. z badań własnych) w procesie gromadzenia, analizy i udostępniania danych IZ zapewnia mechanizmy właściwej kontroli jakości danych i walidacji statystycznej.

Na poziomie wskaźników produktu niezbędne dane zapewni w okresie 2014-2020 zmodernizowany i rozbudowany system SL 2014, podlegający oddzielnym uregulowaniom. Jedną z funkcjonalności systemu SL 2014 będzie ewidencjonowanie danych dot. EFS dot. uczestników według płci (zgodnie z wymogami załączników I i II do rozporządzenia w sprawie EFS).

Dodatkowo, w celu zwiększania menu wyboru adekwatnych wskaźników, MIR wspólnie z GUS podjął szereg działań zapewniających rozwój systemu statystycznego dla potrzeb monitorowania celów strategicznych polityki spójności. W dniu 18 grudnia 2012 r. został podpisany list intencyjny wyznaczający ramy współpracy, który pozwoli elastycznie reagować na zapotrzebowanie informacyjne. W ślad za listem powstał szczegółowy plan zawierający listę zadań do realizacji, w tym m.in. uruchomienie nowych badań statystycznych, zwiększenie prób już prowadzonych badań pozwalających na dezagregację terytorialną wskaźników. W ramach tej współpracy uruchomiono bazę STRATEG, w której znajdują się i są na bieżąco aktualizowane wskaźniki rezultatu na poziomie strategicznym, m.in. umowy partnerstwa oraz programów operacyjnych.

W zakresie **kryterium drugiego** (lit. b) w programie przedstawiono wskaźniki rezultatu, które:

- odzwierciedlają motywację, jaką kierowano się przy projektowaniu interwencji, tj. w przypadku EFRR i FS obrazują pożądaną zmianę sytuacji społeczno-gospodarczej, a w przypadku EFS – pozwalają uchwycić zmianę sytuacji wspieranych podmiotów lub uczestników,
- posiadają określoną (skwantyfikowaną) wartość bazową, odnoszącą się do najnowszych dostępnych danych,
- posiadają wartość docelową, tj. dla EFRR i FS wartość dla każdego wskaźnika rezultatu strategicznego została określona ilościowo lub jakościowo, w przypadku EFS – cele określone dla wskaźników odzwierciedlają stan jaki zaplanowano do osiągnięcia w wyniku interwencji,
- posiadają źródło danych oraz informacje o częstotliwości pozyskiwania danych,
- spełniają kryteria poprawności metodologicznej.

Zgodnie z zapisami instrukcyjnymi „Szablonu Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem”, w tabeli nr 3 Programu poprawnie określono wskaźniki rezultatu, a w przypadku EFS w tabeli nr 4 - wspólne i

specyficzne wskaźniki rezultatu oraz w tabeli 4a – wskaźniki rezultatu dla YEI, w tabeli nr 5 - wskaźniki produktu i w tabeli nr 6 - wskaźniki ram wykonania.

W zakresie wskaźników rezultatu, dla których zidentyfikowano braki informacyjne (np. brak wartości bazowej i docelowej wskaźnika rezultatu Odsetek obywateli korzystających z e-administracji (EAC))– w sekcji 9 w tabeli nr 24 Programu została umieszczona właściwa informacja o częściowym spełnieniu warunku ex-ante nr 7 oraz w tabeli nr 25 Programu - opis działań zmierzających do spełnienia odpowiedniego kryterium warunku wstępnego, wskazuje podmioty odpowiedzialne oraz harmonogram prac.

Dla spełnienia **kryterium trzeciego** (lit. c), stosowane są zapisy właściwych aktów prawnych (rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenia wykonawcze KE) oraz wytyczne KE *The programming period 2014-2020 guidance document on monitoring and evaluation - European Regional Development Fund and Cohesion Fund*, oraz *The programming period 2014-2020 guidance document on monitoring and evaluation – European Social Fund*, stosowane zapisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz zapisy instrukcyjne „Szablону Programu Operacyjnego 2014-2020 w Polsce z komentarzem”.

Ponadto, procedury zapewniające, że wszystkie operacje finansowane z programu stosują skuteczny system wskaźników zapewnione są przez wytyczne MliR oraz procedury wewnętrzne Instytucji Zarządzającej Programem.

Plan działań na rzecz wypełnienia warunku 7

Plan działań na rzecz spełnienia warunku 7.	Termin realizacji	Instytucje odpowiedzialne
<p>Kryterium drugie: skuteczny system wskaźników rezultatu, obejmujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> wybór wskaźników rezultatu dla każdego programu, dostarczających informacji na temat przyczyn uzasadniających wybór działań z zakresu polityki finansowanych przez dany program, ustanowienie wartości docelowych dla tych wskaźników, spójność każdego wskaźnika z następującymi wymogami: odporność oraz walidacja statystyczna, jasność interpretacji normatywnej, reagowanie na politykę, terminowe gromadzenie danych. <p>W ramach PI 2c brak wartości bazowych dla wskaźników pochodzących ze statystyki publicznej adekwatnych dla planowanego typu interwencji dostępnych na poziomie NTS 2. Rezultatem najlepiej odzwierciedlającym planowany zakres interwencji koncentrujący się wokół wsparcia elektronicznych usług publicznych oraz zwiększenia do nich dostępu obywateli jest odsetek obywateli korzystających z e-administracji. Statystyka publiczna dysponuje danymi dotyczącymi odsetka osób korzystających z internetu w kontaktach z administracją publiczną dostępnymi na poziomie kraju. Na potrzeby wyznaczenia celów planowanej w ramach PI 2c interwencji niezbędne jest określenie wartości bazowych na poziomie regionu.</p> <p>Szczegółowy harmonogram:</p>		
Dezagregacja wskaźników z obszaru B+R oraz innowacyjności	I kwartał 2015	GUS
Rozszerzenie badania i pozyskanie danych na poziomie województw (NTS 2) z zakresu wykorzystania ICT w gospodarstwach domowych	styczeń 2015	GUS

Uzyskanie wartości wskaźników z badania wykorzystania technologii informacyjno-telekomunikacyjnych w gospodarstwach domowych i wśród osób indywidualnych na poziomie agregacji NTS 2 oraz w grupie osób w wieku 12-15 lat dla roku 2014;	maj 2015	GUS
Oszacowanie danych dla szeregu czasowego 2005-2013 oraz wypracowanie metodologii umożliwiającej coroczne prezentowanie tych danych w ramach Programu Badań Statystycznych Statystyki Publicznej.	czerwiec 2015 r.	GUS
Oszacowanie wartości docelowej wskaźnika rezultatu RPO WZ	wrzesień 2015 r.	IZ RPO WZ

WARUNEK TEMATYCZNY 1. Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji

Warunek	Kryteria wypełnienia	Spełnienie kryterium	Status warunku
1.1. Badania naukowe i innowacje: Istnienie krajowych lub regionalnych strategii na rzecz inteligentnej specjalizacji, zgodnie z krajowym programem reform, w celu zwiększenia wydatków na badania i innowacje ze środków prywatnych, co jest cechą dobrze funkcjonujących krajowych lub regionalnych systemów badań i innowacji.	Gotowa jest krajowa lub regionalna strategia na rzecz inteligentnej specjalizacji, która:	-	Nie spełniony
	1. opiera się na analizie SWOT lub podobnej analizie, aby skoncentrować zasoby na ograniczonym zestawie priorytetów badań i innowacji,	Nie	
	2. przedstawia działania na rzecz pobudzenia prywatnych inwestycji w badania i rozwój,	Nie	
	3. obejmuje mechanizm monitorowania.	Nie	
	4. przyjęto ramy określające dostępne środki budżetowe na badania i innowacje	Nie	

I. Instytucje odpowiedzialne za wypełnienie warunku:

Województwo Zachodniopomorskie

II. Zastosowanie warunku: RPO WZ 2014-2020

III. Ryzyko niespełnienia warunku: niskie

IV. Sposób realizacji kryteriów

Szerokie ramy strategiczne dla przyjęcia strategii inteligentnych specjalizacji zapewnia Regionalna Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 oraz Regionalna Strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020, która jest podstawą procesu identyfikacji inteligentnych specjalizacji w województwie. Dodatkowo, opracowany został szczegółowy Action Plan, wskazujący ścieżkę dojścia do pełnej realizacji warunku ex-ante w terminie do lipca 2016 r.

Kryterium pierwsze

Analiza SWOT zostanie zamieszczona w Regionalnej Strategii Inteligentnych Specjalizacji RIS3 oraz w aktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa (w tym w operacyjnym Programie Strategicznym Gospodarka, będącym m.in. podstawą wyznaczenia celów w przedmiotowym obszarze w SRW). W/w dokumenty tworzyć będą wspólnie spójny i kompleksowy układ dokumentów strategicznych Województwa, które w sposób optymalny wyznaczać będą niezbędne do podjęcia działania (zgodnie z schematem nr 1). Action Plan przewiduje wykonanie kompleksowej analizy strategicznej regionalnych specjalizacji gospodarczych według metodologii SWOT.

Kryterium drugie

Kryterium spełnione zostanie w Regionalnej Strategii Inteligentnych Specjalizacji RIS3. Dokument wskaże koncepcję systemu wsparcia przedsiębiorstw w województwie, ze szczególnym uwzględnieniem wsparcia ich innowacyjności w ramach regionalnych inteligentnych specjalizacji, zgodnie z wskazanym oddolnie zapotrzebowaniem. Wynikać to

będzie m.in. z prowadzonego w województwie ciągłego procesu przedsiębiorczego odkrywania (zgodnie ze schematem nr 2), który określi zapotrzebowanie prywatnych przedsiębiorstw w obszarze badań i rozwoju. Action Plan przewiduje cykliczne przeprowadzanie analiz w ramach procesu przedsiębiorczego odkrywania.

Kryterium trzecie

W Regionalnej Strategii Inteligentnych Specjalizacji znajdzie się rozdział dotyczący mechanizmu monitorowania, w tym relacji i komplementarności z innymi dokumentami strategicznymi (w szczególności z programami strategicznymi oraz ze Strategią Rozwoju Województwa). Monitorowanie rozwoju inteligentnych specjalizacji w regionie oraz ich ewaluacja przebiegać będzie m.in. w z wykorzystaniem już istniejącej platformy analitycznej e-Region oraz ze wsparciem Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego. Action Plan przewiduje opracowanie we współpracy z Urzędem Statystycznym wskaźników monitorowania dla inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego.

Kryterium czwarte

Budżet realizacji strategii inteligentnych specjalizacji zostanie opracowany w ramach realizacji Action Planu, m.in. w formie Indyktywnego planu finansowego dla wdrażania inteligentnych specjalizacji Pomorza Zachodniego.

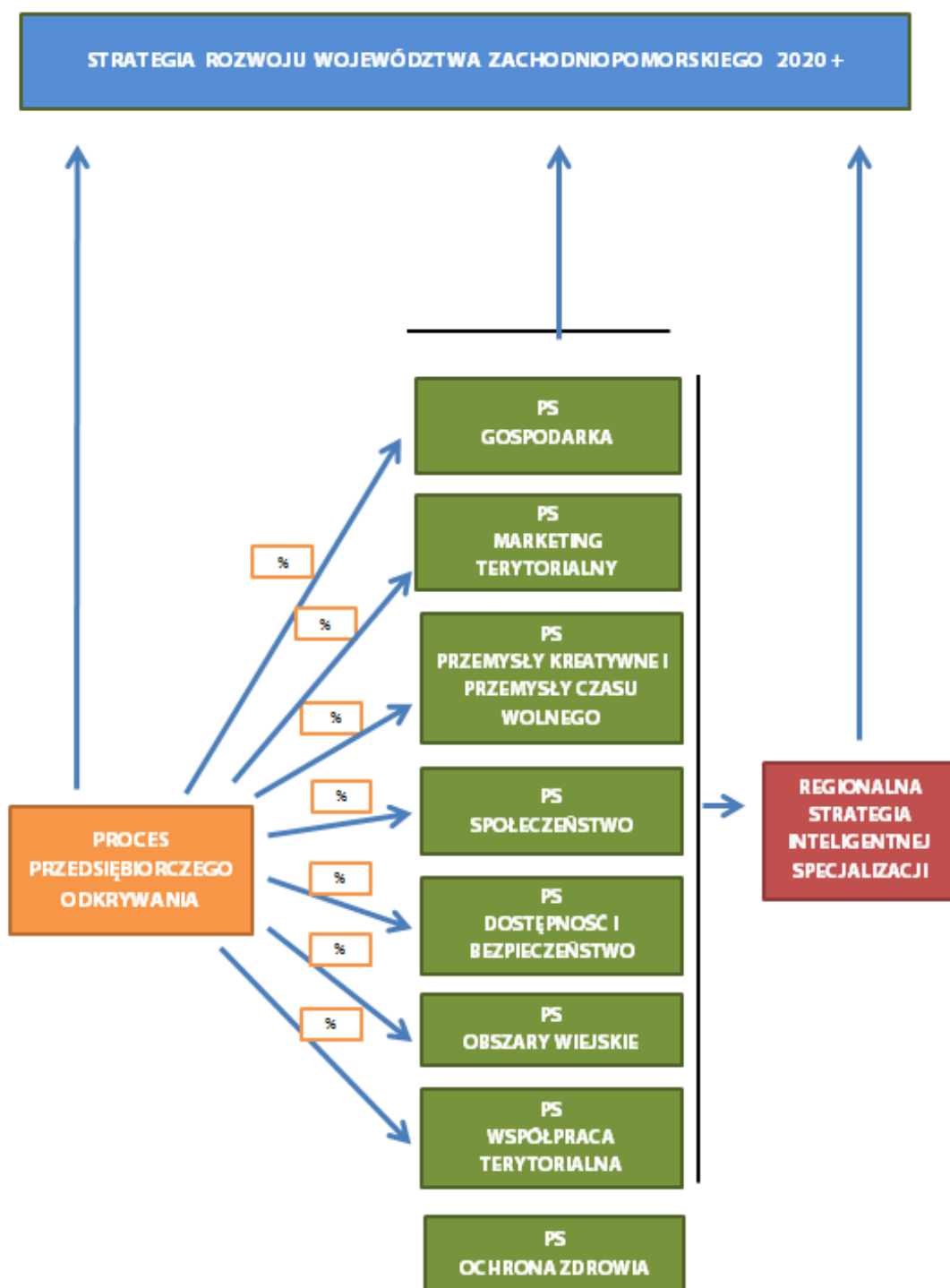
V. Przewidywany termin spełnienia warunku: lipiec 2016 r.

VI. Plan działań na rzecz wypełnienia warunku:

Planowane działania	Termin realizacji	Instytucje odpowiedzialne
Identyfikacja i analiza instytucji otoczenia biznesu oraz klastrów województwa zachodniopomorskiego w ramach procesu inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego.	II 2015	UMWZ
Powołanie struktur zarządzających procesem rozwoju inteligentnych specjalizacji przy udziale przedsiębiorców, sfery B+R, administracji publicznej i organizacji obywatelskich oraz przy wykorzystaniu istniejącej Regionalnej Rady ds. Innowacji i Nowoczesnych Technologii.	III 2015	UMWZ
Spotkania warsztatowe (w ramach tworzenia kontraktów samorządowych) z samorządami w regionie – poznanie ich planów rozwojowych, propozycja współpracy, przedstawienie zakresu procesu inteligentnych specjalizacji i procesu przedsiębiorczego odkrywania.	IV 2015	UMWZ
Ocena potencjału zachodniopomorskich uczelni pod względem zaspokojenia popytu przedsiębiorców na badania związane z inteligentnymi specjalizacjami Pomorza Zachodniego.	V 2015	UMWZ
Przeprowadzenie pierwszej cyklicznej analizy realizacji procesu przedsiębiorczego odkrywania (zgodnie ze schematem nr 2)	VI 2015	UMWZ
Opracowanie eksperckie przedstawiające stan i perspektywy inteligentnych specjalizacji regionu na tle gospodarki światowej, w tym ich miejsce i rolę w globalnych łańcuchach wartości.	VI 2015	UMWZ

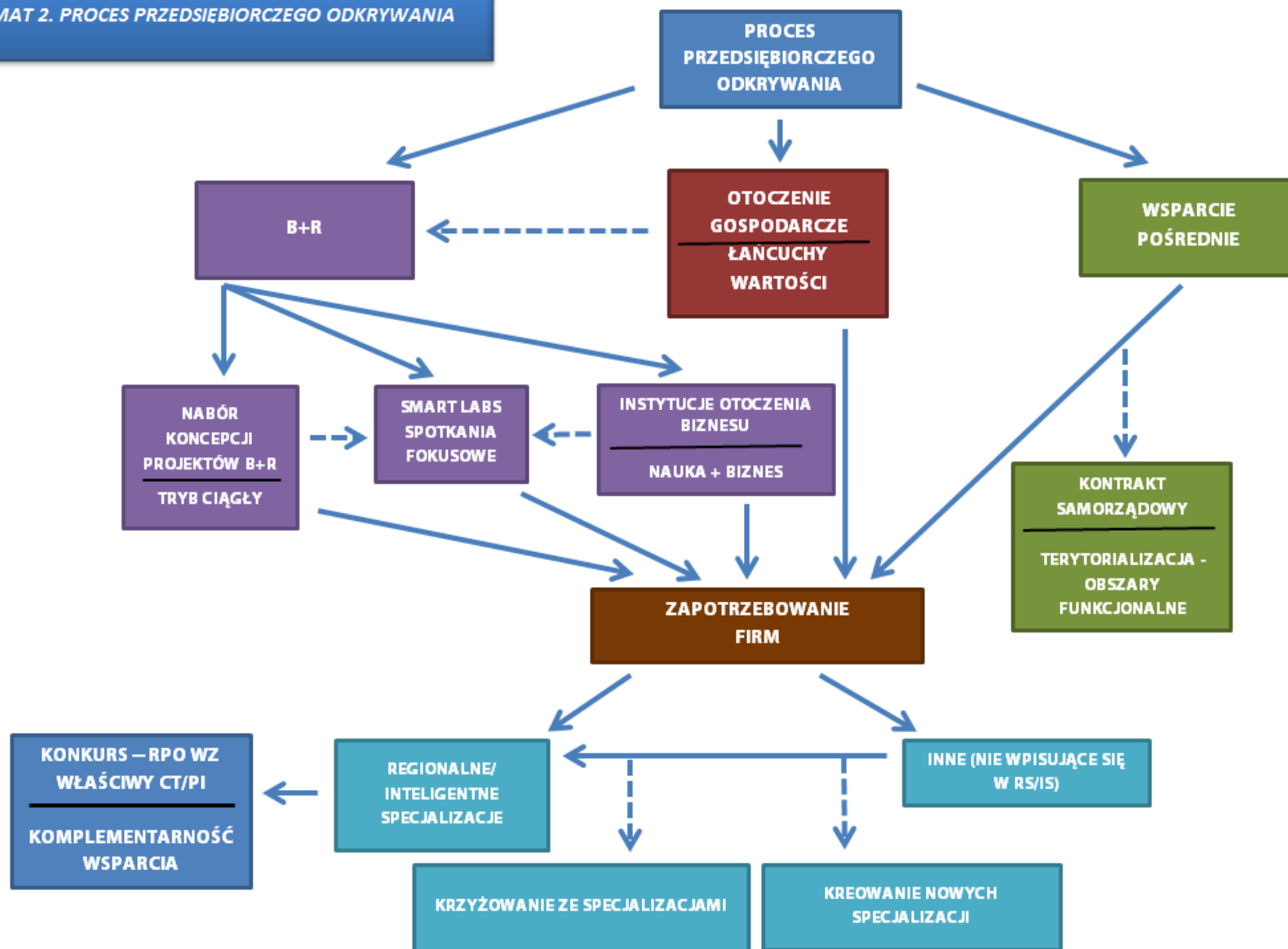
Badanie ankietowe zachodniopomorskich przedsiębiorstw obrazujące ich potencjał B+R+I w ramach współpracy z Urzędem Statystycznym w Szczecinie realizującego zadania w zakresie statystyki nauki, techniki, innowacji i społeczeństwa informacyjnego.	VI 2015	UMWZ
Wykonanie kompleksowej analizy strategicznej regionalnych specjalizacji gospodarczych według metodologii SWOT.	VI 2015	UMWZ
Opracowanie Indykatywnego Planu Finansowego dla wdrażania inteligentnych specjalizacji Pomorza Zachodniego.	VI 2015	UMWZ
Opracowanie wskaźników monitorowania dla inteligentnych specjalizacji województwa zachodniopomorskiego (we współpracy z Urzędem Statystycznym).	VI 2015	UMWZ
Analiza procesu przedsiębiorczego odkrywaniu w województwie zachodniopomorskim	XII 2015	UMWZ
Przygotowanie wielowariantowego, opartego na wiarygodnych analizach oraz uzgodnionego z wszystkimi interesariuszami scenariusza rozwoju dla regionu zgodnego ze strategią Europa 2020, strategiami krajowymi oraz strategiami ponadregionalnymi, w tym dla Morza Bałtyckiego oraz Polski Zachodniej, obejmującego swym zakresem spójną wizję rozwoju społeczno-gospodarczego dla regionalnych inteligentnych specjalizacji.	XII 2015	UMWZ
Opracowanie planu działań na rzecz osiągnięcia planowanych celów strategicznych i operacyjnych RIS3.	III 2016	UMWZ
Zakończenie prac nad programami strategicznymi optymalizującymi system zarządzania rozwojem w wymiarze regionalnym i określających najważniejsze kierunki interwencji oraz system monitorowania.	V 2016	UMWZ
Aktualizacja Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego uwzględniająca powyższe scenariusze oraz zapisy strategii RIS3.	VI 2016	UMWZ
Stworzenie narzędzia umożliwiającego ciągle monitorowanie rozwoju inteligentnych specjalizacji w regionie, w tym postępów wdrażania projektów B+R w ramach RPO WZ oraz ewaluację ich wsparcia z uwzględnieniem rozwiązań zastosowanych na poziomie krajowym oraz z wykorzystaniem platformy e-region oraz Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego.	VI 2016	UMWZ
Analiza procesu przedsiębiorczego odkrywaniu w województwie zachodniopomorskim	VI 2016	UMWZ
Zakończenie prac nad Regionalną Strategią Inteligentnych Specjalizacji RIS3 Województwa Zachodniopomorskiego.	VII 2016	UMWZ

SCHEMAT 1. UKŁAD DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH



//

SCHEMAT 2. PROCES PRZEDSIĘBIORCZEGO ODKRYWANIA



WARUNEK TEMATYCZNY:

7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN- T.

7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/ kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.

7.3. Inne rodzaje transportu, w tym śródlądowe drogi morskie i transport morski, porty, połączenia multimodalne i infrastruktura portów lotniczych: Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg morskich i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, które poprawiają łączność z kompleksowymi i bazowymi sieciami TEN-T i przyczyniają się do promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.

Warunek ex-ante	Kryteria wypełnienia	Spełnienie kryterium	Status warunku
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN- T.	1. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i określających.	Nie	niespełniony
	2. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (5) w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: <ul style="list-style-type: none"> • bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz • wtórną łączność. 	Nie	
	3. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności.	Nie	
	4. Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i	Nie	

	beneficjentów do realizacji projektów.		
7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/ kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.	1. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.	Nie	niespełniony
	2. Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem).	Nie	
	3. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Nie	
7.3. Inne rodzaje transportu, w tym śródlądowe drogi morskie i transport morski, porty, połączenia multimodalne i infrastruktura portów lotniczych: Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg morskich i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, która spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.	1. Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg morskich i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, która spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.	Nie	niespełniony
	2. Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg morskich i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, która identyfikuje odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem).	Nie	
	3. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Nie	

I. Instytucje odpowiedzialne za wypełnienie warunków

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

II. Zastosowanie warunków

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

III. Ryzyko niespełnienia warunku

IV. Sposób realizacji kryteriów

Warunki ex-ante 7.1, 7.2 oraz 7.3 zostaną spełnione poprzez przyjęcie przez województwo zachodniopomorskie Planu Inwestycji Transportowych (PIT). Dokument dotyczyć będzie infrastruktury transportowej, w tym drogowej, kolejowej, wodnej i intermodalnej planowanej do realizacji w latach 2014-2020 na Pomorzu Zachodnim ze środków RPO WZ 2014 – 2020. Wdrożenie PIT zapewni wsparcie rozwoju regionalnej infrastruktury i poprawę jej łączności z kompleksową i bazową siecią TEN- T. Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego zapewni także koordynację przedsięwzięć realizowanych w ramach RPO WZ 2014-2020 z inwestycjami transportowymi realizowanymi przez stronę rządową oraz inne podmioty, wspieranymi ze środków krajowych programów operacyjnych, CEF, Interreg VA i innych źródeł krajowych i zagranicznych.

Warunki ex-ante i odpowiadające im kryteria zostaną spełnione w niżej opisany sposób.

Warunek ex-ante 7.1, 7.2 oraz 7.3 **kryterium 1**

Województwo zachodniopomorskie przyjmie Plan Inwestycji Transportowych. Proces jego tworzenia i zatwierdzania zostanie przeprowadzony zgodnie z wymogami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zgodnie z którą polityki, strategię, plany lub programy w dziedzinie m.in. transportu opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt PIT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, podlegać będzie opiniowaniu przez właściwe organy odpowiedzialne za kwestie środowiskowe oraz poddany zostanie procesowi konsultacji społecznym, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Przy opracowaniu ostatecznej wersji PIT zostaną uwzględnione ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe oraz uwagi i wnioski zgłoszone w trybie konsultacji społecznych. PIT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, po ich ostatecznym zatwierdzeniu, będą podane do publicznej wiadomości.

Przy przygotowaniu PIT zostaną wykorzystane następujące dokumenty i opracowania:

1. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (SRT 2020),
2. Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI SRT),
3. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego,
4. Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,
5. Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015,
6. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego,
7. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego,
8. Branżowe strategie i plany inwestycyjne dotyczące sektora transportowego, w tym Program rozwoju portów morskich do roku 2020, koncepcje i plany dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Oprócz wyżej wymienionych istniejących dokumentów PIT zostanie opracowany w oparciu o powstające opracowania strategiczne i analityczno-planistyczne, w tym o:

1. Studium wykonalności integracji transportu publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
2. Studium Wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
3. Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla szczecińskiego i koszalińskiego obszaru funkcjonalnego,
4. Program strategiczny w ramach SRWZ pn. Dostępność i bezpieczeństwo.

Warunek ex-ante 7.1.

kryterium 2

Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego będzie zawierał listę przedsięwzięć priorytetowych planowanych do realizacji w województwie. Inwestycje te będą realizować cele sformułowane w RPO WZ 2014-2020, a także przyczynią się do realizacji celów określonych w SRT 2020, tj. zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportu poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Inwestycje przedstawione na liście regionalnej będą przyczyniały się do podniesienia konkurencyjności regionu poprzez stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci dróg wojewódzkich, dobrze skomunikowanych zarówno z drogami o znaczeniu międzynarodowym, krajowymi jak i lokalnymi i tym samym do zapewnienia komplementarności do inwestycji ujętych w DI SRT. Należy zwrócić uwagę, iż projekty ujęte w DI SRT są zgodne z wytycznymi w zakresie rozwoju sieci TEN-T (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013) i stanowią połączenie z najważniejszymi węzłami i układem połączeń europejskich. Planuje się, że jednym z kryteriów umieszczenia przedsięwzięć regionalnych w PIT będzie komplementarność do projektów realizowanych w ramach TEN-T. Pozwoli to na zbudowanie regionalnej sieci transportowej zapewniającej wtórną łączność opartą na połączeniach drugo i w uzasadnionych przypadkach trzeciorzędnych.

Warunek ex-ante 7.1,

kryterium 3

Warunek ex-ante 7.2 oraz 7.3

kryterium 2

Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego będzie zawierał listę regionalnych przedsięwzięć priorytetowych planowanych do realizacji w województwie w latach 2014-2020. Plan będzie obejmował w szczególności inwestycje:

- na drogach wojewódzkich, zarządzanych przez samorząd województwa,
- na liniach kolejowych służących przewozom regionalnym,
- w zakresie taboru kolejowego dla przewozów pasażerskich,
- inwestycje związane z rozwojem transportu wodnego (śródlądowego).

Regionalne przedsięwzięcia priorytetowe przedstawione w PIT dotyczyć będą realistycznych, zaawansowanych w przygotowaniu inwestycji, zaspokajających najistotniejsze potrzeby w zakresie infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego.

W PIT przedstawione zostaną listy projektów, ze wskazaniem beneficjenta, kosztu całkowitego oraz planowanego źródła unijnego współfinansowania. Ponadto określony będzie wstępny harmonogram realizacji przedsięwzięć ze wskazaniem terminów realizacji ich kluczowych etapów.

Warunek ex-ante 7.1,

kryterium 4

Warunek ex-ante 7.2 oraz 7.3

kryterium 3

W ramach Planu Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego przewidziane zostaną działania mające na celu podniesienie zdolności instytucjonalnej gwarantującej efektywne przygotowanie i realizację projektów transportowych. Dotyczyć one będą zarówno służb podległych samorządowi województwa, jak i pozostałych beneficjentów wsparcia spoza sektora samorządowego. W przypadku beneficjentów realizujących projekty związane z siecią infrastruktury kolejowej odpowiednie działania dotyczące zapewnienia zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów zostały zaplanowane w ramach DI SRT. Działania przewidziane w ramach PIT dotyczące zapewnienia zdolności wszystkich interesariuszy do realizacji projektów finansowanych w ramach środków RPO WZ 2014-2020 będą komplementarne do działań prewencyjnych finansowanych ze środków krajowych programów operacyjnych.

Zakłada się, że ważnym czynnikiem redukcji ryzyka zdolności instytucjonalnej instytucji pośredniczących będzie wykorzystanie doświadczenia i procedur wytworzonych na potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych w ramach RPO WZ 2007-2013.

V. Przewidywany termin spełnienia warunków

VI. Plan działań na rzecz spełnienia warunków ex-ante 7.1, 7.2 oraz 7.3

L.p.	Planowane działania	Termin wykonania	Podmiot odpowiedzialny
1.	Decyzja dotycząca organizacji prac nad regionalnym planem transportowym	XII 2014	Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego
2.	Zebranie i analiza materiałów wejściowych oraz określenie zakresu niezbędnych do wykonania prac	II 2015	Właściwe Wydziały UMWZ i jednostki podległe
3.	Przeprowadzenie analiz/ekspertyz na potrzeby przygotowania projektu PIT	IX 2015	Właściwe Wydziały UMWZ i jednostki podległe, wykonawcy zewnętrzni
4.	Przygotowanie projektu PIT	IX 2015	Właściwe Wydziały UMWZ
5.	Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (w tym konsultacji społecznych)	VI 2016	Właściwe Wydziały UMWZ, wykonawca zewnętrzny
6.	Przygotowanie końcowej wersji Planu	VIII 2016	Właściwe Wydziały UMWZ
7.	Przyjęcie PIT dla województwa zachodniopomorskiego i podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwości zapoznania się z jego treścią	IX 2016	Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego

Tabela 1. Indykatywne zestawienie projektów drogowych

Lp.	Szczegóły projektu			Źródła finansowania oraz Przewidywane koszty			Harmonogram realizacji				
	Nazwa projektu	Opis projektu	Główny Organ	Całkowity koszt inwestycji (mln PLN)	Dofinansowanie ze środków unijnych (mln PLN)	Źródła finansowania	Studium wykonalności	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Uzyskano Pozwolenia budowlane go/ZRID	Wszczęto przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	Przebudowa DW nr 102 na odcinku Międzywodzie-Dziwnów	od km 23+100 do km 27+000; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	12,4	10,54	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2018
2	Przebudowa DW nr 102 Łukęcin - Rewal	od km 36+786 do km 52+200; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	20,5	17,43	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2017
3	Przebudowa DW nr 142 na odcinku Szczecin - Krzywnica	od km 0+480 do km 22+530; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	46,8	39,78	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2017

4	Przebudowa DW nr 109 na odcinku Trzebiatów - Płoty	od km 11+200 do km 27+000; od km 29+000 do km 38+040; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	65	55,25	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2019
5	Przebudowa DW nr 163 na odcinku Czaplinek - Glinki	od km 95+113 do km 124+022; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	43,5	36,98	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2012	2012	2014	2015
6	Przebudowa DW nr 203 na odcinku Dąbki - Darłowo	od km 21+717 do km 29+790; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	56,2	47,77	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2012	2012	2015	2017
7	Przebudowa DW nr 163 na odcinku Połczyn-Zdrój - Czaplinek	od km 65+550 do km 73+670; od km 77+350 do km 92+300; od km 93+795 do km 96+088; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	66,5	56,53	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2018

8	Przebudowa DW nr 109 na odcinku Trzebusz - Trzebiatów	od km 6+300 do km 9+215; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	7,5	6,38	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2017
9	Przebudowa DW nr 152 na odcinku Świdwin - Polczyn Zdrój	od km 41+250 do km 57+900; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	44	37,40	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2017
10	Przebudowa DW nr 111 na odcinku Reclaw - Stepnica	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	58,3	49,56	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2019
11	Przebudowa DW nr 203 na odcinku Darłowo - Postomino	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	57,5	48,88	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2020
12	Przebudowa DW nr 172 na odcinku Barwice - Szczecinek	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych,	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	50,0	42,50	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2020

		administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.									
13	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez	od km 0+050 do km 10+700; od km 14+714 do km 18+600; od km 19+412 do km 23+000; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	45	38,25	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2017
14	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Recz - Choszczno	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	33,8	28,73	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2019
15	Przebudowa DW nr 151 na odcinku Ińsko - Recz	od km 49+650 do km 63+000; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	39,8	33,83	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2017	2018
16	Przebudowa DW nr 114 na odcinku Warnołęka - Trzebież	od km 6+835 do km 20+475; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	34,0	28,90	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2017	2019

17	Przebudowa przejścia przez Kołobrzeg w ciągu DW nr 102 ul. Kamienna, ul Młyńska	od km 93+900 do km 94+800; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	41	34,85	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2018
18	Przebudowa ulic Dąbrowszczaków i Władysława Jagiełły w Choszczynie w ciągu DW nr 160 i DW nr 175	ul. Jagiełły (DW 160) od km 17+457 do km 18+651 ul. Dąbrowszczaków (DW 175) od km 63+574 do km 64+759; Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	39	33,15	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2010	2011	2015	2016
19	Budowa obejścia m. Trzebiatów w ciągu DW nr 109 (połączenie DW nr 102 i DW nr 103)	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	26,4	22,44	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
20	Budowa obejścia m. Barlinek w ciągu DW nr 151	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	26,2	22,27	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2015	2015	2016	2018
21	Budowa obejścia m. Dobra w ciągu DW nr 144	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	12,7	10,795	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2012	2015	2015	2016

		konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.									
22	Przebudowa DW nr 205 na odcinku Sławno - Polanów	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	63,8	54,23	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
23	Przebudowa DW nr 144 na odcinku Wierzbęcin - Dobra	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	20,8	17,68	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2019
24	Przebudowa DW nr 124 na odcinku Osinów Dolny - Cedynia	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	16,8	14,28	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2019	2020
25	Przebudowa DW nr 147 na odcinku Wierzbęcin - Łobez	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	77,5	65,875	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2019	2020
26	Przebudowa DW nr 103 na odcinku Kamień Pomorski - Trzebieatów	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	80,0	68	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020

		konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.									
27	Przebudowa DW nr 173 na odcinku Polczyn-Zdrój - Drawsko Pom.	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	77,5	65,875	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
28	Przebudowa DW nr 179 na odcinku Rusinowo - Gostomia	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	30,0	25,5	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2019
29	Przebudowa DW nr 105 na odcinku Brojce - Rzesznikowo	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	23,0	19,55	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2019
30	Przebudowa DW nr 122 na odcinku Lubiatowo-Dolice	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	28,3	24,055	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2019	2020

31	Przebudowa DW nr 162 na odcinku Świdwin - Zarańsko	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	55,8	47,43	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
32	Przebudowa DW nr 112 na odcinku Stepnica - Modrzewie	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	30,0	25,5	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2019	2020
33	Przebudowa DW nr 160 na odcinku Zieleniewo-Klasztorne	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	37,5	31,875	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2019
34	Przebudowa DW nr 171 na odcinku Bobolice - Barwice	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	75,0	63,75	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
35	Przebudowa DW nr 171 na odcinku Barwice - Czaplinek	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorski i Zarząd Dróg Wojewódzkich	55,0	46,75	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2019	2020

36	Przebudowa DW nr 146 na odcinku Dobra - Strzmiele	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	42,5	36,125	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2020
37	Przebudowa DW nr 146 na odcinku Jenikowo - Dobra	Zadanie wynikające z rosnących potrzeb rozwojowych województwa w szczególności miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych jak również z konieczności zapewnienia płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych do centrów gospodarczych, administracyjnych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.	Zachodniopomorsk i Zarząd Dróg Wojewódzkich	30,0	25,5	EFRR (RPO), BWZ	Nie dotyczy	2016	2016	2018	2019

Tabela 2. Indykatywne zestawienie projektów kolejowych

Lp.	Szczegóły projektu			Źródła finansowania oraz Przewidywane koszty			Harmonogram realizacji				
	Nazwa projektu	Projekt Opis	Główny Organ	Całkowity koszt inwestycji (mln PLN)	Dofinansowanie ze środków unijnych (mln PLN)	Źródła finansowania	Studium wykonalności	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Uzyskano Pozwolenia budowlanego	Wszczęto przetarg na roboty budowlane/ dostawę	Planowany termin zakończenia robót budowlanych/ dostawy
1	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	<p>Dla poprawy standardu obsługi pasażerów i ładunków kluczowe znaczenie mają połączenia transportowe zapewniające zarówno zewnętrzną, jak i wewnętrzną dostępność regionu. Linia nr 210 jest linią międzywojewódzką (jej bieg rozpoczyna się na terenie województwa pomorskiego), lecz w ruchu pasażerskim obsługuje głównie przewozy o charakterze regionalnym. Celem modernizacji linii jest podniesienie jakości obsługi pasażerów, komfortu podróży oraz skrócenie czasu przejazdu w relacji Szczecinek - Szczecin. Cel ten zostanie osiągnięty dzięki poprawie parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, w wyniku której wzrośnie przepustowość linii oraz wprowadzona zostanie prędkość rozkładowa dla pociągów pasażerskich wynosząca 120 km/h. Modernizacja obejmować ma przede wszystkim: całkowitą wymianę nawierzchni toru nr 1 na całej długości rewitalizowanego odcinka oraz toru nr 2 na odcinku Szczecinek - Drawsko Pomorskie (dzięki czemu przywrócony zostanie ruch dwutorowy na odcinku Szczecinek - Łubowo), wzmocnienie podtorza w miejscach wymagających interwencji, przebudowę przejazdów kolejowych w zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu, nawierzchni i oświetlania, przebudowę</p>	PKP PLK S.A.	380	120	EFRR (RPO), FK, środki własne PKP PLK S.A.	2016	2017	2017	2017	2022

		<p>peronów wraz z elementami małej architektury, budowę systemu zapewnienia łączności systemów srk (łączność radiowa lub przewodowa). W 2011 roku z usług kolei regionalnych w województwie skorzystało około 7,9 mln osób, co stanowiło wzrost o 0,4 mln osób wobec roku poprzedniego. Działaniem kluczowym dla utrzymania tej pozytywnej tendencji jest modernizacja lub rewitalizacja regionalnej infrastruktury kolejowej, poprawiającej wewnętrzną dostępność i spójność regionu, w tym również komunikacyjnej mobilności mieszkańców województwa. Dlatego istotna jest modernizacja przedmiotowej linii. Odcinek ten, to czynna linia normalnotorowa, w 90% dwutorowa, niezelektryfikowana. Linia nr 210 ma długość 149,4 km, z czego 99 km znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego (odcinek Żółtnica - Runowo Pomorskie). Przewidywany zakres przedsięwzięcia dotyczy odcinka położonego w granicach województwa zachodniopomorskiego, który łączy Chojnice z Runowem Pomorskim przez Szczecinek i Drawsko Pomorskie.</p>									
2	<p>Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego</p>	<p>Przedmiotem projektu jest zakup taboru przeznaczanego do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich na liniach przebiegających przez teren województwa zachodniopomorskiego w komunikacji wewnętrznej i z sąsiednimi regionami. Zastąpi on eksploatowane dotychczas najstarsze pojazdy elektryczne serii EN57, dzięki czemu znacznej poprawie ulegnie komfort podróży oraz obniżeniu ulegną koszty kolejowych przewozów pasażerskich. Nowoczesne pojazdy kolejowe cechują się wysoką kulturą pracy, długimi przebiegami międzynaправczymi, wysokimi przyspieszeniami rozruchu oraz prędkościami maksymalnymi. Jednocześnie dzięki nowoczesnym rozwiązaniom konstrukcyjnym przyczyniają się do</p>	UMWZ	310	263	EFRR (RPO),	2016	Nie dotyczy	Nie dotyczy	2016	2022

[illegible]

		przedsięwzięcia dotyczy odcinka położonego w granicach województwa zachodniopomorskiego, który łączy Chojnice z Runowem Pomorskim przez Szczecinek i Drawsko Pomorskie.								
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--