



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Pomorze
Zachodnie



PROGRAM STRATEGICZNY

Dostępność i Bezpieczeństwo

SZCZECIN 2013 r.

Spis treści

ANALIZA PROGRAMÓW I AKTÓW PRAWANYCH (KRAJOWE, UE).....	2
Część diagnostyczna - TEZY	16
ANALIZA SWOT	25
Część wykonawcza.....	30
1 CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI I SPÓJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ REGIONU.....	35
2 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ MIEJSKICH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH.....	37
3 CEL GŁÓWNY: ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE.....	39
4 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY SPOŁECZEŃSTWA INFORMACYJNEGO	41
5 CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO I NIWELOWANIE ZAGROŻEŃ.....	41
6 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ŚRODOWISKA I SYSTEMÓW GOSPODARKI ODPADAMI.....	43
Karta Założeń Programu Strategicznego:.....	45

ANALIZA PROGRAMÓW I AKTÓW PRAWNYCH (KRAJOWE, UE)

Ustawy:

1. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r., o drogach publicznych
2. Ustawa dnia 5 czerwca 1998 r., o samorządzie województwa
3. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r., o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska
5. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
6. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju,
7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
10. Ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących
11. Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego
12. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne
13. Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej
14. Ustawa z dnia 12 lutego 2010 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz niektórych innych ustaw
15. Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych,
16. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych
17. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji
18. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej
19. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne
20. Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów oraz Ustawa z dnia 5 marca 2010 r. o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów
21. Ustawa z dnia 1 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.
22. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.

KRAJOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE:

1. Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020
2. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju "Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności" (projekt)
3. Strategia Sprawne Państwo 2020 (projekt)
4. Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego
5. Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego
6. Strategia Efektywności i Innowacyjności Gospodarki
7. Polityka Ochrony Cyberprzestrzeni RP, (projekt)
8. Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025
9. Program dla Odry - 2006

10. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2030
11. Program budowy dróg krajowych na lata 2011 - 2015
12. Polityka Energetyczna Polski do roku 2030
13. Drugi Krajowy Plan Działań dotyczący efektywności energetycznej
14. Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych
15. „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie”
16. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030)
17. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku
18. Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce
19. Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 z perspektywą do 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA.
20. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
21. Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2014
22. Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009—2012 z perspektywą do roku 2016.

WOJEWÓDZKIE PROGRAMY WIELOLETNIE

1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego,
3. Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,
4. „Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r.”,
5. „Założenia do Programu energetyki odnawialnej w oparciu o surowce odnawialne energii, wody i wiatru”,
6. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019.
7. Program Edukacji Ekologicznej dla Województwa Zachodniopomorskiego.
8. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023.
9. Program ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej, którą stanowi obszar województwa Zachodniopomorskiego z wyłączeniem aglomeracji szczecińskiej, ze względu na przekroczenie poziomu docelowego określonego dla ozonu.
10. Program ochrony powietrza dla strefy powiat szczecinecki, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.
11. Program ochrony powietrza dla strefy powiat szczecinecki w zakresie pyłu zawieszzonego PM10.
12. Program ochrony Powietrza dla strefy Miasto Koszalin, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.
13. Program ochrony Powietrza dla strefy Aglomeracja Szczecińska, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.
14. Program ochrony powietrza dla strefy powiat gryfiński.
15. Program Małej Retencji Wód dla Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015.

16. Strategia Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich Województwa Zachodniopomorskiego latach 2002-2015.

DOKUMENTY UNII EUROPEJSKIEJ

1. BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu 28.3.2011 KOM(2011) 144,
2. Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki „W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej”. COM (2009) 44, 4.2.2009,
3. Zielona Księga w sprawie konwergencji sektorów telekomunikacji, mediów i technologii informacyjnych oraz konsekwencje dla regulacji, Dz. Urz. UE 3.12.1997,
4. Biała Księga: „Polityka Energetyczna dla Unii Europejskiej”
5. Biała Księga: Energia dla przyszłości: odnawialne źródła energii”.
6. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy.
7. Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. (CAFE).
8. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24.11.2010 r.

USTAWY:

1. **Ustawa z dnia 21 marca 1985 r., o drogach publicznych** – ustawa, która reguluje kwestie zarządzania siecią dróg publicznych wraz z ich skrzyżowaniami z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami technicznymi, a także reguluje warunki korzystania z dróg publicznych.
2. **Ustawa dnia 5 czerwca 1998 r., o samorządzie województwa**
Ustawa określa zakres działania samorządu województwa dotyczących zadań publicznych o charakterze wojewódzkim, niezastrzeżonych ustawami na rzecz organów administracji rządowej. Samorząd województwa prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składa się między innymi: tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, w tym kreowanie rynku pracy, utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim.
3. **Ustawa z dnia 27 marca 2003 r., o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.**
Ustawa określa zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego i organy administracji rządowej oraz zakres i sposoby postępowania w sprawach przeznaczania terenów na określone cele oraz ustalania zasad ich zagospodarowania i zabudowy - przyjmując ład przestrzenny i zrównoważony rozwój za podstawę tych działań.
W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się między innymi podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych.
4. **Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska**

Ustawa określa zasady ochrony środowiska oraz warunki korzystania z jego zasobów, z uwzględnieniem wymagań zrównoważonego rozwoju, między innymi zasady ustalania: warunków ochrony zasobów środowiska, wprowadzania substancji lub energii do środowiska oraz kosztów korzystania ze środowiska.

5. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - ustawa, która w sposób szczególny określa zasady przygotowywania i realizacji inwestycji dróg publicznych tj. realizację inwestycji w oparciu o decyzję ZRID (zgoda na realizację inwestycji drogowej) oraz tryb przejmowania, ustalania i wypłaty odszkodowań za nieruchomości przejęte pod potrzeby jej realizacji.

6. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Ustawa określa zasady prowadzenia polityki rozwoju, podmioty prowadzące tę politykę oraz tryb współpracy między nimi. Przez politykę rozwoju rozumie się zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju oraz spójności społeczno - gospodarczej i terytorialnej, w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej, w szczególności w zakresie: tworzenia i modernizacji infrastruktury społecznej i technicznej, wspierania rozwoju przedsiębiorczości, wspierania wzrostu gospodarczego oraz zwiększania konkurencyjności gospodarki.

7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Ustawa precyzuje organizacyjne, techniczne i technologiczne kwestie dotyczące sposobu budowy i eksploatacji kolei w Polsce, zasad dopuszczania do eksploatacji pojazdów i budowli kolejowych oraz określa sposób prowadzenia nadzoru nad funkcjonowaniem transportu kolejowego w Polsce.

8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Ustawa określa zasady podejmowania i wykonywania:

- 1) krajowego transportu drogowego;
- 2) międzynarodowego transportu drogowego;
- 3) niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;
- 4) niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa określa odpowiedzialność organizacyjną i finansową za funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, w tym kolejowego. Ustala organizatorów przewozów w odniesieniu do określonych rodzajów usług przewozowych oraz zakres terytorialny tych przewozów, a także tryby powierzania zadań przewozowych przewoźnikom (w tym okresy trwania zawartych na jej podstawie umów) oraz wymagany minimalny poziom jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

10. Ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących

Ustawa określa zasady i warunki przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących.

11. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

Ustawa reguluje ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury transportu lądowego oraz zarządzania tą infrastrukturą.

12. Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej reguluje szczegółowo ramy prawne dla działań na rzecz poprawy efektywności energetycznej gospodarki.

13. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne – jest podstawową ustawą określającą prawne zasady funkcjonowania rynku energii. Dokument definiuje warunki zaopatrzenia i użytkowania paliw i energii, w tym ciepła oraz działalności przedsiębiorstw energetycznych, a także określa organy właściwe w sprawach gospodarki paliwami i energią. Do ustawy wprowadzane są w sposób ciągły zmiany, implementujące zalecenia unijne i krajowe. Do samorządu terytorialnego i jego kompetencji w zakresie energetyki odnoszą się art. od 17-20 ustawy, dla samorządu województwa dedykowany jest art. 17, który wskazuje, że samorząd uczestniczy w planowaniu zaopatrzenia w ciepło, energię i paliwa na obszarze województwa.

W Ministerstwie Gospodarki trwają prace nad tzw. „**pięciopakiem energetycznym**”, tj. ustawami: prawo energetyczne, prawo gazowe, o OZE, o korytarzach przesyłowych i ustawą wprowadzającą zmiany w przepisach, co znacząco wpłynie na rzeczywistość energetyczną w kraju i regionie.

14. Ustawa z dnia 12 lutego 2010 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz niektórych innych ustaw.

W myśl znowelizowanych przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego (art. 2 ustawy nowelizującej z 12 lutego 2010 r.) organy prowadzące postępowanie będą mogły, a na żądanie strony lub innego uczestnika postępowania będą także miały obowiązek, załatwiać sprawy w drodze elektronicznej. Nie tylko decyzje administracyjne, ale również postanowienia, zaświadczenia i wszelkiego rodzaju pisma procesowe pochodzące od organu prowadzącego postępowanie będą mogły być sporządzane i doręczane przez organ w formie elektronicznej. To samo będzie się stosować do pism (podań, środków odwoławczych itd.) wnoszonych przez strony i innych uczestników postępowania.

15. Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych.

Ustawa ma zlikwidować bariery, na które napotykać przedsiębiorcy i samorządy realizujące przedsięwzięcia związane z budową infrastruktury telekomunikacyjnej oraz usprawnić proces wydatkowania unijnych funduszy przeznaczonych na rozwój szerokopasmowego Internetu. Ustawa ma przyczynić się m.in. do eliminacji wykluczenia cyfrowego w obszarze infrastruktury dzięki ustawie jednostki samorządu terytorialnego mają więcej możliwości interwencji w przypadkach, gdy prowadzenie działalności telekomunikacyjnej przez przedsiębiorców jest

nieopłacalne na danym terenie. Ustawa ma także przyczynić się do maksymalizacji włączenia cyfrowego, umożliwiając JST świadczenie usługi dostępu do Internetu bez pobierania opłat lub w zamian za opłatę niższą niż cena rynkowa.

- 16. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych** określa zadania podmiotów administracji publicznej w zakresie ratownictwa wodnego oraz mechanizmy współpracy między tymi podmiotami a Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym oraz innymi organizacjami mającymi status uprawnionych do wykonywania ratownictwa wodnego.
- 17. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji**, która określa zadania Policji oraz warunki i formy wspierania jej działalności przez inne podmioty administracji publicznej
- 18. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej**, która określa zadania Państwowej Straży Pożarnej oraz warunki i formy wspierania jej działalności przez inne podmioty administracji publicznej
- 19. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne**, która określa ograniczenia i warunki budowy infrastruktury wodnej
- 20. Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów oraz ustawa z dnia 5 marca 2010 r. o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów.**
W ustawie wskazano działania związane z termomodernizacją, która powiązana jest z ochroną zasobów, w tym zasobów energetycznych oraz powietrza.
- 21. Ustawa z dnia 1 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku gminach.**
Ustawa wprowadza istotne zmiany w zasadach postępowania z odpadami komunalnymi.
- 22. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.**
Ustawa określa zasady postępowania z odpadami w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, w szczególności zasady zapobiegania powstawaniu odpadów lub ograniczania ilości odpadów i ich negatywnego oddziaływania na środowisko, a także odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

KRAJOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE:

1. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju)

Strategia Rozwoju Kraju 2020 zgodnie z założeniami systemu zarządzania rozwojem kraju jest najważniejszym dokumentem w perspektywie średniookresowej, określającym cele strategiczne rozwoju kraju do 2020 roku oraz 9 zintegrowanych strategii, służących realizacji założonych celów rozwojowych. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK) wskazuje strategiczne zadania państwa, których podjęcie w perspektywie najbliższych 10 lat jest niezbędne, by wzmocnić procesy rozwojowe. Ponadto, strategia przedstawia scenariusz rozwojowy wynikający m.in. z diagnozy barier i zagrożeń oraz analizy istniejących potencjałów, jak też możliwości sfinansowania zaprojektowanych działań rozwojowych.

2. Polska 2030 Trzecia fala nowoczesności - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju

Zgodnie z przyjętymi przez Radę Ministrów w dniu 27 kwietnia 2009 r. Założeniami systemu zarządzania rozwojem Polski Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (DSRK) ma wskazywać główne trendy i wyzwania, wynikające zarówno z rozwoju wewnętrznego kraju, jak i zmian w jego otoczeniu zewnętrznym oraz stanowić kompleksową społeczno - gospodarczą koncepcję rozwoju kraju w perspektywie do roku 2030, z uwzględnieniem wymiaru społecznego, gospodarczego, środowiskowego, terytorialnego i instytucjonalnego.

3. Strategia Sprawne Państwo 2020 jest jedną z dziewięciu strategii zintegrowanych, realizujących średnio - i długookresową strategię rozwoju kraju. Celem głównym Strategii jest „Państwo otwarte na potrzeby obywatela i efektywnie realizujące zadania publiczne”. Cele operacyjne zostały sformułowane tak, aby podjąć niezbędne działania w kierunku eliminacji słabych stron państwa i osiągnąć cel główny strategii w perspektywie do 2020 r.

4. Strategia rozwoju kapitału ludzkiego jest dokumentem wielowymiarowym, zakładającym skoordynowaną interwencję publiczną w obszarach dotychczas niedocenianych lub niewystarczająco akcentowanych w dokumentach horyzontalnych. Określa programowanie działań w zgodzie z poszczególnymi fazami życia człowieka sprzyja optymalizacji efektów, a więc podniesienie poziomu aktywności zawodowej i społecznej przełoży się na większą spójność społeczną i poprawę zdrowia, a jednocześnie będzie skuteczną odpowiedzią na wyzwania demograficzne. W Strategii zaproponowane zostały rozwiązania w zakresie podnoszenia jakości kapitału ludzkiego, uwzględniające cykl życia człowieka w oparciu o następujące etapy: wczesne dzieciństwo, edukacja szkolna, edukacja na poziomie wyższym, aktywność zawodowa, uczenie się dorosłych i rodzicielstwo, starość. Strategia ta jest jedną z dziewięciu strategii zintegrowanych, realizujących średnio i długookresową strategię rozwoju kraju. Jej koordynatorem jest Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

5. Strategia rozwoju kapitału społecznego jest strategią rozwijania kapitału ludzkiego poprzez wydobywanie potencjałów osób, tak aby mogły one w pełni uczestniczyć w życiu społecznym, politycznym i ekonomicznym na wszystkich etapach życia. Działania planowane w SRKL służyć będą m. in. wzrostowi zatrudnienia, podniesienia poziomu kompetencji i kwalifikacji, poprawie zdrowia, rozwojowi aktywności zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych i starszych.

6. Strategia efektywności i innowacyjności gospodarki jest ściśle powiązana z krajowymi i unijnymi programami o charakterze strategicznym i wpisuje się bezpośrednio w priorytet unijnej strategii rozwoju „Europa 2020”, którym jest inteligentny i zrównoważony rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu. Poszczególne działania ujęte w „Strategii” przyczynią się bezpośrednio do realizacji celów „Europy 2020”. Chodzi m.in. o osiągnięcie poziomu inwestycji w działalność badawczo-rozwojową równego 3 proc. PKB (dla Polski 1,7 proc.).

7. Strategia rozwoju obszarów wiejskich, rolnictwa i rybactwa do 2020 r., określa kluczowe kierunki rozwoju obszarów wiejskich, rolnictwa i rybactwa w perspektywie do 2020 r., co pozwoli

właściwie zaadresować zakres interwencji publicznych finansowanych ze środków krajowych i wspólnotowych. Jako cel główny strategii, przyjęto poprawę jakości życia na obszarach wiejskich oraz efektywne wykorzystanie ich zasobów i potencjałów, w tym rolnictwa i rybactwa, dla zrównoważonego rozwoju kraju. Celami szczegółowymi są: wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich, poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej, bezpieczeństwo żywnościowe, wzrost produktywności i konkurencyjności sektora rolno-spożywczego, ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich.

8. Polityka Ochrony Cyberprzestrzeni RP, (projekt)

Dokument wskazuje, jak zabezpieczyć rządową infrastrukturę przed informatycznymi problemami. Rozwiązuje też kompetencyjny spór w sprawie odpowiedzialności za bezpieczeństwo cyfrowe państwa.

9. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Dokument określa zasady prowadzenia narodowej polityki w dziedzinie transportu, koncentrując się na formułowaniu celów rozwojowych oraz sposobach ich osiągnięcia, tak w układzie zintegrowanym, jak i dla poszczególnych gałęzi transportu. Właściwa infrastruktura oraz odpowiedni poziom usług z zakresu transportu to jeden z istotnych czynników rozwoju, dlatego wśród zadań, jakie są stawiane do realizacji do roku 2025, wymienić można: unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych, restrukturyzację i prywatyzację przedsiębiorstw transportowych oraz liberalizację rynków.

10. Program dla Odry 2006 – wieloletni program modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego, przyjęty ustawą z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”. Celem Programu jest zbudowanie systemu zintegrowanej gospodarki wodnej dorzecza Odry, uwzględniającej przede wszystkim potrzeby zabezpieczania przeciwpowodziowego, sporządzenia prewencyjnych planów zagospodarowania przestrzennego, zbilansowania zasobów wodnych, ochrony czystości wody, środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz transportu wodnego. Modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego ma zapewnić zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy obszaru Nadodrza. „Program dla Odry - 2006” łączy globalną wizję rozwoju z potrzebami środowisk lokalnych. Jego strategia zakłada ścisłą współpracę z samorządami.

11. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym planowania przestrzennego jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030). W ciągu najbliższych dwudziestu lat dokument ten stanowić będzie podstawę dla krajowej polityki przestrzennej oraz określać ramy dla polityk posiadających wpływ terytorialny. KPZK będzie podstawą formułowania wytycznych i ustaleń dotyczących dokumentów strategicznych

mających znaczenie dla realizacji celów KPZK, w tym m. in. planów przestrzennego zagospodarowania województw.

12. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015

Niniejszy dokument jest drugim średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. Stworzenie europejskiego systemu transportowego jest warunkiem pełnego czerpania przez obywateli i przedsiębiorców z korzyści wynikających z ustanowienia przestrzeni gospodarczej bez granic wewnętrznych. Integracja systemów transportowych państw członkowskich realizowana jest przez rozwój transeuropejskich sieci TEN - T utworzonych z najważniejszych ciągów komunikacyjnych krajowych sieci transportowych. Niniejszy dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań do realizacji.

13. Polityka energetyczna Polski do 2030 r. (PEP) to strategia Państwa, opracowywana zgodnie z wytycznymi ustawy Prawo energetyczne, zawierająca rozwiązania wychodzące naprzeciw najważniejszym wyzwaniom polskiej energetyki zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i do 2030 roku, tj. poprawa efektywności energetycznej, wzrost bezpieczeństwa dostaw paliw i energii, dywersyfikacja struktury wytwarzania energii elektrycznej poprzez wprowadzenie energetyki jądrowej, rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w tym biopaliw, rozwój konkurencyjnych rynków paliw i energii ograniczenie oddziaływania energetyki na środowisko.

14. Drugi Krajowy Plan Działań dotyczący efektywności energetycznej, to dokument zawierający opis planowanych środków poprawy efektywności energetycznej ukierunkowanych na końcowe wykorzystanie energii w poszczególnych sektorach gospodarki. Plan Działań przedstawia informację o postępie w realizacji krajowego celu tj.: uzyskania do 2016 r. oszczędności energii finalnej, w ilości nie mniejszej niż 9% średniego krajowego zużycia tej energii w ciągu roku oraz zawiera opis podejmowanych działań służących usunięciu przeszkód dla realizacji celu krajowego.

15. Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych

Założenia KPD wynikają z Polityki Energetycznej Polski do 2030 r. i są szczegółowym opracowaniem w zakresie energii ze źródeł odnawialnych. Dokument zawiera prognozę rozwoju OZE opartego głównie o biomasę i energetykę wiatrową. Uwzględnia również uwarunkowania geograficzno - ekonomiczne Polski, rozwój technologii na świecie oraz ograniczenia wynikające z Krajowego Systemu Energetycznego. Zakłada ponadto 15% udział OZE w całkowitym zużyciu energii brutto w 2020 roku.

16. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

Dokument stanowi jeden z najważniejszych aktów planowania strategicznego, w którym określa się cele polityki władz państwowych względem rozwoju regionalnego Polski. Głównym celem polskiej polityki rozwoju regionalnego jest efektywne wykorzystywanie specyficznych

regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

17. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030)

Misją SRT jest tworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. SRT uruchamia nowy zestaw działań, obejmujących najpierw upowszechnienie wiedzy o tym, co i dlaczego należy zrealizować w polskim transporcie w najbliższych latach, a następnie wskazujących podmiot, narzędzia i źródła finansowania niezbędne do ich realizacji.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

18. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

W dokumencie przedstawiono potrzeby w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej należącej do PKP PLK S.A. o odcinki niezbędne dla poprawy jej spójności, przepustowości i komplementarności w sytuacjach kryzysowych.

19. Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce

Powyższy program w syntetyczny sposób omawia propozycje docelowej sieci linii kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie do 2030 roku. W Programie po raz pierwszy zaproponowano przedłużenie linii KDP Warszawa/Wrocław – Poznań o odcinek do Szczecina przez Gorzów Wlkp.

20. Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 z perspektywą do 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA

Powyższe programy i strategie omawiają w sposób ogólny plany i założenia do prowadzenia polityki rozwoju sektora transportu kolejowego.

21. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plan obejmuje funkcjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim oraz międzynarodowym, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu. Jest on także dokumentem ramowym, służącym do opracowywania podobnych dokumentów na szczeblach samorządowych.

22. Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2014

Wśród celów wynikających z przedmiotowego dokumentu znajduje się: zwiększenie udziału odzysku, w tym w szczególności odzysku energii z odpadów, zgodnego z wymaganiami ochrony środowiska, zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na składowiska, wyeliminowanie praktyki nielegalnego składowania odpadów.

23. Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016.

W dokumencie wskazane są cele i priorytety ekologiczne w zakresie zapewnienia właściwej ochrony środowiska naturalnego.

24. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 r.

Dokument określa jakie gwarancje muszą być zapewnione przez realizację działań w trzech wymiarach: społecznym, ekonomicznym (odnoszącym się m.in. do gwarancji czystej produkcji oraz recyklingu odpadów i odzysku surowców), jak i ekologicznym.

WOJEWÓDZKIE PROGRAMY WIELOLETNIE

1. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Strategia rozwoju województwa pełni rolę pomostową między polityką regionalną Państwa. Strategia jest punktem odniesienia do wszelkich działań rozwojowych na terenie województwa wspierających procesy rozwojowe regionu. Jest podstawą do przygotowania regionalnego programu operacyjnego, długofalowych planów określających kierunki działania i pozostałych dokumentów politycznych i programowych na poziomie województwa.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego,

Plan jest elementem regionalnego planowania strategicznego i stanowi podstawowe narzędzie koordynacji różnych sfer rozwoju województwa w przestrzeni, a jednocześnie służy przestrzennej konkretyzacji celów sformułowanych w strategii rozwoju województwa i w innych dokumentach programowych. Plan łączy planowanie krajowe z planowaniem miejscowym i formułuje propozycje do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i projektów międzynarodowych o charakterze planistycznym. Z drugiej strony stanowi podstawę do formułowania regionalnych wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i ich oceny pod kątem realizacji celów regionalnych. Samorządom lokalnym i inwestorom plan dostarcza informacji, jakie dobre praktyki powinni stosować w gospodarowaniu przestrzenią.

3. Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Dokument uwzględnia wieloletnie plany inwestycyjne zarówno Województwa Zachodniopomorskiego, jak i dokumenty narodowe dotyczące polityki transportowej. Nadrzędnym celem strategii rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 jest „Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim”.

4. „Program rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r.” wraz z „Załoženiami do Programu energetyki odnawialnej w oparciu o surowce odnawialne energii, wody i wiatru”

Programu jest dokumentem operacyjno - wdrożeniowym opracowanym dla realizacji polityki energetycznej Polski jak i strategii rozwoju województwa. Dokument stanowi trwały fundament

programowy dla zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu, poprawy stanu energetycznej infrastruktury technicznej i rozwoju OZE.

5. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019.

Wśród komponentów środowiska, dla których dokonano oceny stanu środowiska naturalnego w regionie wymienić można m.in.: jakość powietrza, gospodarkę odpadami, zasoby przyrodnicze województwa, kopaliny, edukację ekologiczną, wody powierzchniowe i podziemne. Dla każdego z tych komponentów środowiska wyznaczono cele krótko i długoterminowe.

6. Program Edukacji Ekologicznej dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Program stawia cele i kierunki polityki ekologicznej województwa Zachodniopomorskiego skupiające się wokół kształtowania świadomości ekologicznej mieszkańców województwa, tworzenie proekologicznych wzorców zachowań czy promocje racjonalnego korzystania ze środowiska.

7. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023.

Dokument zawiera ocenę stanu aktualnego w gospodarce odpadami, przedstawia prognozowane zmiany ilościowe odpadów, projektowany system gospodarki odpadami, cele i działania wraz z harmonogramem i szacunkowymi kosztami w zakresie gospodarki odpadami.

8. Program ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej, którą stanowi obszar Województwa Zachodniopomorskiego z wyłączeniem aglomeracji szczecińskiej, ze względu na przekroczenie poziomu docelowego określonego dla ozonu.

Dokument wskazuje przyczyny występowania przekroczeń poziomów docelowych ozonu oraz określa listę możliwych do zrealizowania działań, których wdrożenie spowoduje obniżenie stężeń ozonu.

9. Program ochrony powietrza dla strefy powiat szczecinecki, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.

Dokument koncentruje się na przyczynach występowania przekroczeń zanieczyszczenia powietrza benzo(a)piranem oraz znalezieniu skutecznych i możliwych do zrealizowania zadań celem obniżenia poziomu zanieczyszczenia powietrza.

10. Program ochrony powietrza dla strefy powiat szczecinecki w zakresie pyłu zawieszonego PM10.

Dokument zawiera opis przyczyn występowania przekroczenia norm dla pyłu PM10 oraz niezbędne działania naprawcze w celu poprawy jakości powietrza.

11. Program ochrony Powietrza dla strefy Miasto Koszalin, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.

Dokument koncentruje się na powodach występowania przekroczeń zanieczyszczenia powietrza benzo(a)piranem oraz znalezieniu skutecznych i możliwych do zrealizowania zadań celem poprawy jakości powietrza.

12. Program ochrony Powietrza dla strefy Aglomeracja Szczecińska, w której został przekroczony poziom docelowy benzo(a)piranu w powietrzu.

Dokument koncentruje się na przyczynach występowania przekroczeń zanieczyszczenia powietrza benzo(a)piranem oraz znalezieniu skutecznych i możliwych do zrealizowania zadań celem poprawy jakości powietrza.

13. Program ochrony powietrza dla strefy powiat gryfiński.

Dokument koncentruje się na przyczynach występowania przekroczeń zanieczyszczenia powietrza benzo(a)piranem oraz znalezieniu skutecznych i możliwych do zrealizowania zadań celem poprawy jakości powietrza.

DOKUMENTY UNII EUROPEJSKIEJ

1. Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

Dokument przygotowany przez Komisję Europejską w celu nakreślenia kierunków działań UE dla rozwoju transportu sprzyjającego zrównoważonemu rozwojowi państw członkowskich. Tworzy wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego UE, w której istotną rolę pełnią: zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60%, zapewnienie efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami, zapewnienie równych szans na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości, międzykontynentalnego transportu towarów oraz zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy.

2. Zielona Księga TEN-T: przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.

Celem polityki transportowej zaprezentowanej w tym dokumencie jest promowanie ekologicznych, bezpiecznych i efektywnych pod względem gospodarczym usług transportowych w ramach rynku wewnętrznego i poza nim. Polityka TEN-T ma za cel zagwarantowanie zintegrowanej i innowacyjnej infrastruktury transportowej umożliwiającej funkcjonowanie usług transportowych zgodnych z polityką zrównoważonego rozwoju. Szczególną uwagę przy budowie tego systemu transportowego poświęca się walce ze zmianami klimatu.

3. Podstawowymi dokumentami Komisji Europejskiej zawierające propozycje celów i zadań dla Unii Europejskiej w sektorze energetycznym są Białe Księgi: „Polityka Energetyczna dla Unii Europejskiej” oraz „Energia dla przyszłości: odnawialne źródła energii”. Pierwsza wymieniona księga stanowi ramy dla budowy wspólnego rynku energii, celem zapewnienia bezpieczeństwa

dostaw energii. Druga księga podkreśla konieczność zwiększenia udziału energii odnawialnej w unijnym bilansie paliwowo-energetycznym.

4. Zielona Księga w sprawie konwergencji sektorów telekomunikacji, mediów i technologii informacyjnych oraz konsekwencje dla regulacji podejmuje próbę określenia ram interoperacyjności dla sektora telekomunikacji, mediów i technik informatycznych w Unii Europejskiej. W Zielonej Księdze postawiono dziewięć kwestii, z których każdą rozwinięto w formie kilku pytań. Odpowiedzi na postawione pytania powinny być, według autorów, uzyskane w wyniku szerokiej publicznej debaty, również z udziałem środowisk spoza państw Unii.

5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy.

Dyrektywa ustanawia ramy prawne dotyczące postępowania z odpadami wewnątrz Wspólnoty. Jej celem jest ochrona środowiska i zdrowia ludzkiego poprzez zapobieganie negatywnemu wpływowi wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi.

6. Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. (CAFE).

Dyrektywa zawiera regulacje dotyczące drobnego pyłu zawieszonego PM 2,5 oraz pozostałych substancji, jak również wprowadza nowe mechanizmy dotyczące zarządzania jakością powietrza w strefach i aglomeracjach.

7. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24.11.2010 r.

Dyrektywa zaostrza standardy dla tzw. dużych obiektów energetycznego spalania.

8. Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r.

Ustanawia ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Część diagnostyczna - TEZY

- 1. Działanie 1.1.1 i 1.1.2)** W województwie zachodniopomorskim przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe relacji północ-południe i wschód-zachód. Dla zapewnienia rozwoju społeczno – gospodarczego na poziomie regionalnym i międzyregionalnym należy dostosować sieć transportową do wysokich parametrów użytkowych. Jednym z kluczowych wyzwań jest rozwój infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC - ROUTE65 wraz z jego siecią wspomagającą. Kluczowe jej elementy to droga krajowa S3 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica – Lubawka), linie kolejowe: nr 273 (Wrocław – Zielona Góra – Szczecin), nr 351 (Poznań – Szczecin) oraz nr 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście). Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy wspierany będzie także przez sieć wspomagającą obejmującą drogi wojewódzkie nr 113, 122, 120, 142, linie kolejowe nr 408 i 409 łączące Szczecin z Hamburgiem i Berlinem oraz linie kolejowe nr 411, 422 i 430 tworzące ciąg Stargard Szczeciński – Myślibórz – Kostrzyn zapewniający obsługę transportową stref ekonomicznych w Stargardzie Szczecińskim i Kostrzynie oraz kopalni ropy i gazu w Dębnie.
- 2. (Działanie 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5)** Rozwój intermodalnych połączeń transportowych oraz stymulowanie działań zmierzających do przenoszenia ładunków (np. centra logistyczne, IST) z dróg na multimodalne połączenia morsko – lądowe, które są bardziej przyjazne dla środowiska i człowieka. Odrzańska Droga Wodna jako element europejskiego systemu transportowego, może w przyszłości w znaczący sposób wzmocnić zaplecze transportowe województw położonych wzdłuż jej szlaku, przyczyniając się do rozwoju transportu multimodalnego w kraju. Aby Odrzańska Droga Wodna mogła stanowić alternatywną gałąź transportu ładunków konieczne są inwestycje, które dostosują jej parametry hydrotechniczne odpowiadające IV/V klasie żeglowności. Dla poprawy konkurencyjności portów w Szczecinie i w Świnoujściu, podstawowe znaczenie ma poprawa dostępności komunikacyjnej portów od strony morza. Dlatego należy pogłębić tor wodny Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, oraz zapewnić możliwości pogłębienia toru podejściowego do Świnoujścia do 17,5 m. Dzięki temu poprawi się jego dostępność dla statków od strony morza, a co za tym idzie będą one mogły w większym zakresie konkurować z portami w Regionie Morza Bałtyckiego. Niezbędna dla rozwoju portu w Świnoujściu jest także realizacja stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.
- 3. (Działanie 1.1.6)** System transportu lotniczego w województwie zachodniopomorskim tworzy jeden regionalny międzynarodowy port lotniczy Szczecin-Goleniów oraz kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, częściowo lub całkowicie wyłączonych z ruchu. PL Szczecin-Goleniów należy do podstawowej sieci lotnisk w kraju, który wpisany jest do sieci TEN-T. Aktualnie z lotniska Szczecin-Goleniów odlatują samoloty do: Dublina, Edynburga, Londynu, Liverpoolu, Oslo,

Warszawy i Krakowa (linie regularne) oraz Tunezji, Egiptu, Turcji (czartery). Transport lotniczy stanowi dla Województwa jeden z kluczowych obszarów zainteresowania. Jego rozbudowa także w odniesieniu do przewozów cargo wpływa na przyspieszenie rozwoju gospodarczego oraz podnosi jakość życia mieszkańców, chociażby poprzez wzrost mobilności społeczeństwa. Dlatego istotnym jest rozwój siatki połączeń w układzie krajowym i międzynarodowym. Kierunki tych połączeń determinowane są potrzebą społeczeństwa i zasadami obowiązującymi na rynku transportowym. W „ofercie” portu w Goleniowie powinny się znaleźć stałe połączenia krajowe takie jak: Wrocław, Katowice, Gdańsk, oraz więcej połączeń ze stolicami Europy Zachodniej. Ponadto dla zwiększenia dostępności usług lotniczych ważnym jest rozwój małych lotnisk dla zapewnienia ruchu biznesowego i turystycznego.

4. **(Działanie 1.2.1)** Nowoczesna infrastruktura transportowa, spełniająca wysokie standardy techniczne to zwiększanie zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej poszczególnych regionów. Dla regionu ważne są powiązania transportowe ośrodków miejskich o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, a także stworzenie dogodnego układu zapewniającego transport odpowiadający społeczno - gospodarczym potrzebom województwa. Poprawa skomunikowania głównych obszarów wzrostu w województwie – Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z aglomeracją koszalińsko - kołobrzeską realizowana będzie od granicy RP w Kołbaskowie do Szczecina autostradą A6, zachodnią obwodnicą Szczecina i drogą S6 od Goleniowa do Koszalina i dalej w kierunku Trójmiasta. Właściwe skomunikowanie obu ośrodków zapewni także zmodernizowana dwutorowa linia kolejowa nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński.
5. **(Działanie 1.2.2, 1.2.4)** W skali krajowej szkielet układu transportowego tworzą drogi: A6 (gr. państwa/Kołbaskowo – Szczecin), S3 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. - Legnica – Lubawka), S10 (Lubieszyn – Szczecin – Bydgoszcz – Płońsk (kierunek Warszawa), S11 (Kołobrzeg – Koszalin – Poznań – Bytom) drogi wojewódzkie w układzie północ - południe (m.in. nr 163, 178, 106, 107, 162, 151) oraz wschód - zachód (m.in. nr 102, 103, 108, 152, 172, 142), a także linie kolejowe: krajowe nr 202, 273, 351 i 401 oraz regionalne nr 210, 402, 403, 404, 408 i 409. Zdecydowanej poprawy wymaga stan połączeń kolejowych z Niemcami. Dla skrócenia czasu przejazdu ze Szczecina do Berlina o około 30 min. konieczna jest modernizacja infrastruktury kolejowej do stanu umożliwiającego kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h oraz wprowadzenie szybkich połączeń bezpośrednich z wykorzystaniem taboru operującego na zróżnicowanych systemach zasilania funkcjonujących w obu krajach.
6. **(Działanie 1.2.5)** Szczególnego traktowania wymaga poprawa zewnętrznej dostępności środkowej części Pomorza. Subregion ten charakteryzuje się nawarstwieniem wielu problemów społeczno - gospodarczych, jak wysokie bezrobocie strukturalne, ograniczona dostępność do rynków pracy i nauki, niska dostępność komunikacyjna – w tym bardzo słabe powiązania transportowe ze stolicą kraju. Działaniami stymulującymi dla rozwoju tej części województwa będą

m.in. rozbudowa drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg – Koszalin – Piła oraz modernizacja linii kolejowej nr 404 i 405 (Poznań – Piła – Szczecinek – Kołobrzeg/Słupsk).

- 7. (Działanie 1.2.6)** Bardzo perspektywiczny dla poprawy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu jest projekt budowy sieci linii kolei dużych prędkości (KDP) w Polsce w latach 2020 - 2030. Niestety w obecnym kształcie nie obejmuje on obszaru województwa zachodniopomorskiego, dlatego należy doprowadzić do ujęcia w rządowych dokumentach planistycznych do rozszerzenia projektu KDP o nowy odcinek Poznań – Gorzów Wlkp. – Szczecin umożliwiający dogodne połączenie tego systemu z europejską siecią kolejową od Gorzowa Wlkp. w kierunku Berlina (aktualnie projekt przewiduje zakończenie odnogi sieci KDP w Poznaniu).
- 8. (Działanie 1.3.2 i 1.3.5)** W 2011 roku z usług kolei regionalnych w województwie skorzystało około 7,9 mln osób, co stanowiło wzrost o 0,4 mln osób względem roku poprzedniego. Działaniem kluczowym dla utrzymania tej pozytywnej tendencji jest modernizacja lub rewitalizacja regionalnej infrastruktury kolejowej, poprawiającej wewnętrzną dostępność i spójność regionu. Modernizacji wymagają linie nr 210 na odcinku granica województwa – Szczecinek – Runowo Pomorskie, nr 402/420 tworzące ciąg Koszalin – Kołobrzeg – Świnoujście, nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski. Konieczne są także działania na rzecz poprawy przepustowości i nawierzchni linii nr 403 na odcinku Wałcz – Ulikowo. Działaniem skorelowanym z modernizacją infrastruktury jest unowocześnianie taboru kolejowego służącego do realizacji przewozów regionalnych. Przewiduje się zakup 25 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych, z czego około 12 pojazdów dwuczłonowych do obsługi linii o mniejszych potokach oraz około 13 zespołów czteroczłonowych, które zapewnią obsługę ruchu regionalnego na głównych liniach regionu. Działania te pozwolą wyeliminować z ruchu przestarzałe zespoły serii EN57 pochodzące z lat 70 - tych XX wieku.
- 9. (Działanie 1.3.6)** Znaczej poprawy wymaga poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo - drogowych, na których ze względów oszczędnościowych zlikwidowano obsadę lub urządzenia zabezpieczające ruch pojazdów. Spośród 885 przejazdów znajdujących się na obszarze województwa, jedynie 270 wyposażonych jest w systemy zabezpieczające ruch pojazdów (rogatki, półrogatki lub świetlne i dźwiękowe sygnały ostrzegawcze). Na przeszło 40 przejazdach ze względu na ograniczoną widoczność i związane z tym zagrożenia wprowadzono ograniczenia prędkości pociągów, co skutkuje wydłużeniem czasu jazdy oraz zwiększonym zużyciem paliwa, a w konsekwencji zwiększoną emisją zanieczyszczeń. Niezbędna jest więc modernizacja najbardziej uciążliwych dla ruchu przejazdów kolejowo - drogowych na obszarze województwa. Nie mniej ważnym problemem jest konieczność ograniczenia zjawisk niekorzystnych dla środowiska naturalnego, tj. hałasu i wibracji powstających podczas przejazdu pociągów. W tym celu zamierza się wykonać szlifowanie szyn na odcinkach linii regionalnych o łącznej długości około 450 km.

- 10. (Działanie 1.3.1, 1.3.3)** Rosnące potrzeby rozwojowe miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych, zapewnienie płynnej obsługi przewozów pasażerskich i towarowych jak również efektywnego dostępu do przejść granicznych wykazały potrzebę modernizacji układu sieci dróg w województwie zachodniopomorskim. Modernizacyjne i przebudowy istniejącej sieci dróg wojewódzkich i lokalnych oraz budowa obwodnic na trasach o dużym natężeniu ruchu mają istotny wpływ na dostępność i atrakcyjność centrów gospodarczych, administracyjnych i turystycznych oraz regionalnych wielofunkcyjnych portów morskich.
- 11. (Priorytet 2.1 i 2.2)** Dla sprawnego funkcjonowania aglomeracji i obszarów miejskich niezbędne są wydajne systemy umożliwiające przemieszczanie się mieszkańcom. W Polsce występuje bardzo silny proces suburbanizacji, czyli migracji ludności miejskiej na tereny gmin ościennych. Jednakże te osoby wraz ze zmianą miejsca zamieszkania nie zrywają związków z miastami. Ten proces przyczynia się do zwiększenia odległości codziennych podróży. Ta sytuacja zwiększa również zapotrzebowanie na transport publiczny wewnątrz aglomeracji. Dlatego tak ważnym jest zwiększenie dostępności środków komunikacji publicznej, w tym również dla osób niepełnosprawnych, poprawa warunków podróżowania poprzez modernizację taboru tramwajowego i autobusowego, torowisk, wdrożenie nowych systemów informacji pasażerskiej oraz sterowania ruchem, wykorzystanie infrastruktury kolejowej w obrębie aglomeracji, czy wdrożenie modelu Park&Ride, a także budowa i przebudowa dróg z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań bezkolizyjnych. Przy planowaniu systemu komunikacji miejskiej nie należy zapominać o infrastrukturze rowerowej, jako części rozwoju miejskiego systemu komunikacyjnego.
- 12. (Priorytet 2.3, Działanie 2.3.1)** Bardziej niż dotychczas należy zaangażować się w organizacyjną, taryfową i infrastrukturalną integrację różnych gałęzi transportu publicznego w obrębie województwa i największych jego miast. Brak takich rozwiązań stanowi barierę rozwoju transportu publicznego. Konieczne jest wprowadzenie zintegrowanego biletu wojewódzkiego, który umożliwi dojazdy np. pociągami regionalnymi z rejonów ciężenia do miast oraz kontynuowanie podróży komunikacją miejską na podstawie tego samego biletu. Podobne rozwiązania z powodzeniem funkcjonują w wielu miastach europejskich oraz np. w aglomeracji warszawskiej, trójmiejskiej, bydgosko - toruńskiej, czy poznańskiej, dzięki czemu koszty dojazdów do miejsc pracy, czy nauki z punktu widzenia mieszkańca uległy wyraźnemu obniżeniu.
- 13. (Działanie 1.2.7 i 1.3.6)** Sieć dróg lokalnych obejmująca drogi gminne i powiatowe ma ważne znaczenie zarówno dla rozwoju społeczno gospodarczego samych powiatów oraz gmin, jak i ośrodków regionalnego równoważenia rozwoju oraz ośrodków o znaczeniu subregionalnym i w konsekwencji dla całego województwa. Podstawowe drogi lokalne poprzez połączenia między drogami wojewódzkimi i drogami wojewódzkimi a niektórymi krajowymi zapewniają spójność całego układu sieci drogowej województwa oraz zapewniają dostęp do atrakcyjnych pod względem turystycznym i wypoczynkowym terenów i miejscowości. Potrzeby rozwojowe miejscowości o

istotnych funkcjach znaczenia regionalnego i krajowego w zakresie turystyki, lecznictwa uzdrowiskowego oraz wybranych dziedzin przemysłu i usług - tworzących ośrodki regionalnego równoważenia rozwoju oraz ośrodki o znaczeniu subregionalnym w pełni uzasadniają ,modernizację podstawowego układu sieci dróg powiatowych i gminnych.

- 14. (Priorytet 3.1)** Sieć przesyłowa w województwie zachodniopomorskim w warunkach normalnych pozwala na wymagany przesył energii elektrycznej, jednak w sytuacji awaryjnej sieć ta nie zapewnia wystarczającego zasilania aglomeracji szczecińskiej. Istnieje więc konieczność jej rozbudowy. Ponadto dla zapewnienia dalszego rozwoju energetyki odnawialnej i poprawy możliwości wyprowadzenia mocy poza województwo konieczna jest przebudowa ciągów liniowych najwyższych napięć: Dunowo – Żydowo – Piła - Krzewina – Plewiska oraz Baczyna – Krajnik.

Stan sieci dystrybucyjnych pracujących na terenie województwa zachodniopomorskiego nie jest zadowalający. Zarówno stacje jak i sieci elektroenergetyczne to rozwiązania liczące ponad 30 lat. W województwie znajdują się obszary gdzie występują ponadnormatywne spadki napięcia. Zbyt małe przekroje linii zasilających oraz mała moc stacji transformatorowych to główna bariera dla rozwoju OZE.

Dla zapewnienia właściwych parametrów ciągłości i niezawodności dostaw energii do odbiorców oraz dla rozwoju OZE konieczna jest kontynuacja szerokiego programu inwestycyjnego realizowanego przez przedsiębiorstwa sieciowe prowadzące działalność gospodarczą na obszarze województwa. Realizacja inwestycji sieciowych silnie uzależniona jest od pozyskania tzw. „prawa drogi” znacznie wydłużającego lub nawet blokującego cykl inwestycyjny. Podstawowym warunkiem skutecznej realizacji zamierzeń ujętych w programach inwestycyjnych podmiotów energetycznych jest usunięcie przez organy stanowiące barier formalno-prawnych i stworzenie zgodnie z wymaganiami UE sprzyjających warunków dla realizacji inwestycji sieciowych.

- 15. (Priorytet 3.2)** Na obszarze województwa podstawowym źródłem energii elektrycznej jest Zespół Elektrowni Dolna Odra będący oddziałem Spółki Akcyjnej PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna. Elektrownia Dolna Odra jest elektrownią systemową produkującą energię dla potrzeb Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Elektrownie zespołu pracują w oparciu o węgiel kamienny i biomasę. Z uwagi na ich stan techniczny związany z długim okresem eksploatacji konieczna jest kontynuacja programu inwestycyjnego PGE rozpoczętego budową kotła fluidalnego na biomasę w Elektrowni Szczecin. Dalsza realizacja planowanych inwestycji takich jak budowa gazowo-parowego bloku kogeneracyjnego w Elektrowni Pomorzany czy budowa dwóch bloków gazowo - parowych o mocy 430 MW każdy oraz bloku węglowego na parametry nadkrytyczne o mocy 860 MW w Elektrowni Dolna Odra przekształci zespół elektrowni w nowoczesny, proekologiczny zakład zapewniający stabilną pracę krajowego systemu elektroenergetycznego. Natomiast budowa obiektów energetyki jądrowej na Pomorzu Zachodnim to szansa na błyskawiczny rozwój gospodarczy i społeczny województwa oraz gwarancja bezpieczeństwa energetycznego kraju i regionu.

16. (Priorytet 3.3) Województwo zachodniopomorskie jest największym rzeczowo i finansowo terenem inwestycyjnym w polskim sektorze gazowym. Realizowane są inwestycje o kluczowym znaczeniu dla polskiego bezpieczeństwa energetycznego - terminal LNG wraz z infrastrukturą przesyłową.

Obecnie jednak region Pomorza Zachodniego znajduje się w strefie zagrożenia dostaw gazu, co wynika z braku zdolności przesyłowych sieci gazowych oraz braku dużych źródeł gazu. Dostęp do infrastruktury dystrybucji gazu na terenach małych miast i obszarach wiejskich również jest niewystarczający.

Pomyślne zakończenie strategicznej inwestycji zwiększy bezpieczeństwo funkcjonowania krajowego systemu przesyłowego, dzięki czemu wzrośnie również możliwość dostaw gazu do województwa zachodniopomorskiego. W konsekwencji przełoży się to na realizację inwestycji w zakresie dystrybucji gazu ziemnego w województwie i zaspokojenie popytu na gaz ziemny.

17. (Priorytet 3.4) Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znacznym potencjałem dla rozwoju energetyki odnawialnej, w szczególności energetyki wiatrowej. Pozostałe źródła energii elektrycznej wykorzystujące zasoby odnawialne mają znaczenie marginalne. Obecnie województwo z uwagi na bardzo dobre warunki wiatrowe jest krajowym liderem w zakresie jej rozwoju. Rozwój energetyki wiatrowej niesie za sobą problem niewydolności sieci przesyłowych i dystrybucyjnych. Pomimo, trudności związanych z przyłączeniem nowych mocy na potrzeby energetyki wiatrowej, ich liczba w województwie systematycznie wzrasta. System wsparcia dla produkcji zielonej energii proponowany przez Ministerstwo Gospodarki w projekcie ustawy o odnawialnych źródłach energii to impuls dla rozwoju energetyki wykorzystującej energię słoneczną do produkcji energii elektrycznej. Zoptymalizowany system wsparcia oraz względnie korzystne warunki nasłonecznienia to również szansa na rozwój tej branży OZE w województwie. Rozbudowa sektora OZE w województwie obok wkładu w realizację unijnych i krajowych celów w zakresie energetyki odnawialnej stanowi silny impuls dla rozwoju lokalnego, na przykład w wyniku tworzenia nowych miejsc pracy.

18. (Priorytet 4.1) Planowanie rozwoju społeczeństwa informacyjnego na poziomie regionalnym, które stosunkowo niedawno stało się przedmiotem refleksji badawczej oraz praktyki działań władz publicznych i wciąż jest zagadnieniem metodycznie otwartym. Jest to obszar stawiania podstawowych pytań związanych nie tylko z postępowaniem w praktycznych zastosowaniach technologii teleinformatycznych, lecz również z wpływem wdrożeń ICT (Information and Communication Technologies - technologie informacji i komunikacji, tłumaczone również jako: TIK - Technologie Informacyjno Komunikacyjne), na zarządzanie zmianą, przemianę społeczne oraz konkurencyjność poprzez kreowanie gospodarki wiedzy. Celem interwencji w obszarze wspierania rozwoju społeczeństwa informacyjnego powinno być zwiększenie dostępności oraz wykorzystania zaawansowanych technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Szerokopasmowy dostęp do Internetu dla wszystkich mieszkańców województwa poprzez poszerzenie dostępu

do istniejących sieci szerokopasmowych oraz rozwój sieci szerokopasmowych nowej generacji. Tak aby w 2020 roku, zgodnie z założeniami przyjętymi przez Komisję Europejską, również na terenie województwa zachodniopomorskiego 100% abonentów mogło korzystać z łączy szerokopasmowych o przepustowości rzędu 30 Mb/s a co najmniej połowa z przepustowości 100 Mb/s. Ponadto należy zadbać o zwiększenie poziomu zastosowania technologii informatycznych i technik informacyjnych dla wszystkich obszarów działania samorządu regionalnego województwa zachodniopomorskiego poprzez budowę nowych i rozbudowę regionalnych platform zintegrowanych usług sieciowych na terenie województwa.

- 19. (Działanie 5.1.1)** Na terenie województwa 56% budynków nie spełnia aktualnych wymagań przeciwpożarowych oraz występuje niewystarczające wyposażenie służb ochrony przeciwpożarowej. Zagrożenie stanowią bazy paliw koncernów naftowych i zakładów przemysłowych. PSP dysponuje tylko jedną jednostką przygotowaną do działań wysokościowych, co powoduje ograniczone możliwości operacyjne. Konieczne jest zatem doposażenie specjalistycznych jednostek PSP i dostosowanie struktury organizacyjnej do występujących zagrożeń.
- 20. (Działanie 5.1.2)** Działaniom Policji w województwie brakuje obecnie właściwego poziomu wsparcia nowoczesnymi systemami zabezpieczenia logistycznego i łączności, zbyt rzadko również wykorzystuje się nowoczesne techniki kryminalistyczne ponadto dalece niewystarczająca jest infrastruktura lokalowa. Wskazane jest unowocześnienie sprzętu i warunków lokalowych jednostek Policji.
- 21. (Priorytet 5.2)** W województwie zachodniopomorskim w okresie letnim funkcjonuje obecnie około 52 kąpielisk śródlądowych i morskich oraz 64 miejsca wykorzystywanych do kąpieli. Przeprowadzony audyt na wyznaczonych obszarach wodnych wykazał, że w 2012 roku nastąpił spadek poziomu organizacji i wyposażenia kąpielisk w naszym województwie w stosunku do lat poprzednich. Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa wodnego należy rozbudować i unowocześnić bazy ratownictwa i systemy łączności. Jednocześnie należy poprawić oznakowanie dojazdów do kąpielisk, co zwiększy dostępność komunikacyjną kąpielisk oraz walory turystyczne regionu.
- 22. (Działanie 5.3)** W ostatnich latach można było zaobserwować zwiększoną ilość gwałtownych opadów skutkujących dokuczliwymi powodziami, a zgodnie z danymi Komisji Europejskiej prognozowany jest dalszy wzrost zagrożenia powodziowego w znacznej części Europy. Konsekwencją jest zintensyfikowana w ostatnich latach realizacja inwestycji w infrastrukturę hydrotechniczną zmniejszającą zagrożenie powodziowe. Niezbędna jest dalsza intensyfikacja działań na rzecz budowy, modernizacji i odbudowy infrastruktury hydrotechnicznej zmniejszającej zagrożenie związane ze zmianami klimatycznymi, w tym w szczególności odbudowa/modernizacja wałów przeciwpowodziowych, odtworzenie naturalnych terenów

zalewowych oraz budowa/odbudowa/modernizacja urządzeń zwiększających retencję na potrzeby ochrony przeciwpowodziowej. W opracowanej w świetle Dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (tzw. Dyrektywy Powodziowej), która weszła w życie 26 listopada 2007 r. Wstępnej Ocenie Ryzyka Powodziowego zatwierdzonej przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej rzeki Przymorza Zachodniego oraz regionu Dolnej Odry zakwalifikowane zostały do opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego.

- 23. (Działanie 6.1.1.)** Problemem województwa zachodniopomorskiego, jak i całej Polski, jest dotrzymanie poziomów dopuszczalnych lub docelowych w zakresie emisji zanieczyszczeń pyłowych, benzo(a)pirenu oraz ozonu. Aby walczyć z negatywnymi skutkami zanieczyszczenia powietrza i ograniczać obszary przekroczeń i epizody wysokich stężeń substancji w powietrzu, koniecznym jest realizowanie działań systemowych pozwalających na spełnianie zapisów prawnych mających na celu respektowanie i dotrzymywanie wielkości emisji ustalonych w odpowiednich decyzjach, a także redukcję zanieczyszczeń emitowanych przez zakłady do powietrza. Stosowanie efektywnych urządzeń do redukcji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz wprowadzanie nowoczesnych technologii przez duże zakłady, w tym PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Elektrowni Dolna Odra, Zakłady Chemiczne Police S.A., Grupę Zakładów Kronospan, a także przez mniejsze podmioty korzystające ze środowiska, pozwoli na spadek wielkości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza.
- 24. (Działanie 6.1.2.)** Istotny wpływ na redukcję emisji gazów cieplarnianych do atmosfery ma termomodernizacja budynków. Analizy efektów termomodernizacji potwierdzają, że rzeczywiste efekty termomodernizacji wahają się w granicach 35-60% oszczędności w zużyciu ciepła w zależności od rodzaju beneficjenta systemu.
- 25. (Działanie 6.1.3.)** Ze względu na rosnący w ostatnich latach w regionie udział emisji zanieczyszczeń emitowanych z sektora komunalno-bytowego koniecznym jest wprowadzanie działań mających na celu stopniowe przechodzenie z kotłowni wyposażonych w stare, wyeksploatowane kotły grzewcze, na systemy ogrzewania bardziej efektywne zarówno ekologicznie, jak i energetycznie. Zmiana nośnika ciepła, dzięki wykorzystaniu paliw powodujących dużo mniejszą emisję pyłu, prowadzi do redukcji stężeń pyłu na obszarze, gdzie zlokalizowane są źródła „niskiej emisji”.
- 26. (Priorytet 6.2)** W ostatnich latach nastąpiła znacząca intensyfikacja działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, zwłaszcza w największych aglomeracjach miejskich. W roku 2011 długość sieci wodociągowej w województwie wynosiła 10 340,2 km, wskaźnik zwodociągowania miast wyniósł 96,8%, a obszarów wiejskich – 85,12%. Długość sieci kanalizacyjnej wynosiła 6 573,2 km, wskaźnik skanalizowania miast 90,6%, a obszarów wiejskich 41,69%. W województwie funkcjonują jeszcze

liczne systemy wodociągowe wraz z stacjami uzdatniania wody, które zostały wykonane w latach osiemdziesiątych. Znacząca ilość istniejących oczyszczalni ścieków wraz z systemami kanalizacji sanitarnej została zrealizowana na początku lat dziewięćdziesiątych i zastosowane w nich technologie są na dzień dzisiejszy przestarzałe, energochłonne i mało efektywne. Duża część terenów wiejskich nie jest skanalizowana i wymaga budowy systemów kanalizacji sanitarnej z budową lokalnych wiejskich oczyszczalni ścieków. Aktualny stan techniczny stwarza konieczność przeprowadzenia niezbędnych modernizacji i inwestycji, ale barierą realizacji jest kapitałochłonność tych inwestycji, długi okres zwrotu, duże rozproszenie oraz brak odpowiednich środków w budżetach poszczególnych gmin. Stan infrastruktury wodno-ściekowej ma znaczący wpływ na zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania mieszkańców obszarów wiejskich, producentów rolnych oraz działalności gospodarczej. Poprawa stanu infrastruktury wodno-ściekowej na obszarach wiejskich wymaga odpowiedniego systemu wsparcia.

27. (Priorytet 6.3) W województwie zarejestrowanych jest 18 instalacji do odzysku odpadów, z czego zaledwie 5 to instalacje do zagospodarowania odpadów ulegających biodegradacji (kompostownie), których zdolności przerobowe (na poziomie 14 500,1 Mg/rok) nie są wystarczające do zagospodarowania strumienia odpadów przewidzianych do przetwarzania. Słabo funkcjonuje również system zbierania odpadów komunalnych w regionie, z uwagi na fakt, iż nie udało się osiągnąć określonego w Wojewódzkim Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy 2013-2018 poziomu selektywnego zbierania odpadów oraz wyznaczonego w Krajowym Planie Gospodarki Odpadami poziomu selektywnego zbierania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego. Zgodnie z zapisami celu strategicznego wynikającego z Krajowego Planu Gospodarki Odpadami 2014 istotnym jest zmniejszenie ilości odpadów komunalnych ulegających biodegradacji kierowanych na składowiska, tak aby nie było składowanych w 2020 r. więcej niż 35% masy tych odpadów wytworzonych w 1995 r. Zgodnie z nowym systemem gospodarki odpadami komunalnymi, wynikającym z zapisów znowelizowanej ustawy z dnia 27.04.2001 r. o odpadach, podstawą gospodarki odpadami komunalnymi powinny stać się regiony gospodarki odpadami komunalnymi, w których funkcjonować powinny regionalne instalacje przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK). Konieczne jest zatem wsparcie inwestycji, dzięki którym region poprzez usprawnienie obecnie funkcjonującego systemu gospodarki dzięki czemu sprosta wymaganiom w zakresie gospodarki odpadami w województwie.

ANALIZA SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - Położenie na skrzyżowaniu ważnych szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym w układzie północ-południe i wschód-zachód - Rozwinięta podstawowa i uzupełniająca sieć połączeń drogowych, w tym transgranicznych - Rozwinięta podstawowa sieć kolejowa na obszarze województwa - Zróżnicowana baza wytwórcza energii elektrycznej - Istnienie silnego węzła transportowego, zespołu portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Police), regionalnego portu lotniczego Szczecin - Goleniów - Dostęp żeglugi śródlądowej do portów ujścia Odry, który umożliwi rozwój przewozów rzeczno-morskich - Dostępność portów morskich do wszystkich gałęzi transportu (Szczecin, Świnoujście) - Wysoka efektywność służb porządku publicznego i ratownictwa - Wysoka jakość kształcenia kadry inżynierskiej i technicznej branży TIK - Dobre warunki rozwoju energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii - Dobre i wszechstronne przygotowanie podmiotów ratownictwa wodnego - Różnorodność form ukształtowania terenu, unikalne krajobrazy - Wysokie poparcie JST dla współdziałania przy realizacji regionalnej sieci szerokopasmowej - Istniejące zasoby szerokopasmowej infrastruktury szkieletowej - Rozwój infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych w komunikacji miejskiej (niskopodłogowy tabor, modernizacja przystanków autobusowych i tramwajowych, sygnalizacje świetlne). - Systematyczny rozwój sieci dróg rowerowych - Atrakcyjne położenie nadmorskie i przygraniczne sprzyjające lokalizacji nowych inwestycji - Dobre warunki do uprawiania turystyki aktywnej i specjalistycznej - Przygotowanie projektów technicznych i koncepcji odbudowy wałów przeciwpowodziowych praktycznie na całej długości (w województwie zachodniopomorskim) oraz uzyskiwane są prawie wszystkie wymagane prawem pozwolenia i decyzje administracyjne pozwalające na rozpoczęcie projektu - W ramach opracowywanych programów funkcjonalno użytkowych możliwa jest natychmiastowa modernizacja urządzeń wspomagających gospodarke polderową – modernizacja i odbudowa ponad 100 stacji pomp na terenie województwa zachodniopomorskiego - Posiadanie wiedzy, służb i zasobów technicznych pozwalających na profesjonalną eksploatację 	<ul style="list-style-type: none"> - Mała liczba dróg szybkiego ruchu - Brak obwodnic wokół większości miast województwa - Niska jakość połączeń transportu publicznego wewnątrz województwa - Znaczący stopień wyeksploatowania elektroenergetycznych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych - Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej i duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych - Niedostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do celów transportowych - Słabo rozwinięta sieć połączeń lotniczych - Niska gęstość sieci gazowych - Brak jednolitego i spójnego systemu łączności służb w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego i ratownictwa oraz odpowiedniej infrastruktury techniczno - lokalowej - Występowanie deficytów w wyposażeniu w infrastrukturę informatyczno-telekomunikacyjną i techniczną, szczególnie na obszarach wiejskich - Ograniczony zasięg terytorialny jednostek specjalistycznych bezpieczeństwa - Słabo funkcjonujący system zorganizowanej i selektywnej zbiórki odpadów - Brak doświadczenia JST w zakresie budowy infrastruktury sieciowej szerokopasmowej - Słaby stan techniczny dróg lokalnych - Słaba dostępność komunikacyjna do terenów inwestycyjnych i turystycznych - Słaba dostępność komunikacyjna do małych partów morskich (Darłowo, Police, Kołobrzeg) - Brak integracji transportu publicznego w węzłach komunikacyjnych - Brak sprawdzonego modelu biznesowego budowy i eksploatacji sieci nowej generacji (NGN) - Słaba dostępność transportem kolejowym północno-wschodniego obszaru województwa - Niski poziom wsparcia działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji ze źródeł komunalnych - Niski poziom wsparcia dla rozwoju infrastruktury w zakresie gospodarki odpadami - Zmniejszająca się sprawność techniczna wałów przeciwpowodziowych przez obecność zwierząt ryjących oraz częste występowanie ekstremalnych zjawisk naturalnych - Zmniejszająca się sprawność funkcjonujących stacji pomp oraz ich niewystarczająca wydajność w stosunku do obserwowanych zmian klimatycznych - Brak wdrożenia wymagań stawianych przez Ramowe Dyrektywy: Azotanową, Powodziową, Wodną zwiększa ryzyko wystąpienia stanów klęsk żywiołowych - Zły stan techniczny eksploatowanych urządzeń

obsługiwanych urządzeń wodno-kanalizacyjnych oraz realizację inwestycji w tym zakresie	infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, niska innowacyjność i nowoczesność tego majątku – Konieczność zaangażowania znacznego kapitału na realizację i finansowanie własnych inwestycji w zakresie urządzeń wodno-kanalizacyjnych
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) z wykorzystaniem portów morskich (Szczecin, Świnoujście Police), Odrzańskiej Drogi Wodnej, linii kolejowej E-59 i drogi S-3 – Ujęcie w sieci TEN-T ważnych szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym – Rozwój infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury hydrotechnicznej ODW jako komplementarnych gałęzi wobec transportu drogowego – Rozwój infrastruktury energetycznej umożliwiającej bilansowanie systemu w perspektywie średnio i długoterminowej – Poprawa skomunikowania lądowego lotniska Szczecin-Goleniów – Uruchomienie Terminalu LNG dla zaspokojenia obecnych potrzeb energetycznych oraz rozwoju gospodarczego województwa – Modernizacja infrastruktury i wyposażenia podmiotów bezpieczeństwa publicznego i ratownictwa – Wzrost poziomu życia mieszkańców – Włączenie organizacji pozarządowych do zadań z zakresu bezpieczeństwa publicznego – Budowa sieci linii kolei dużych prędkości w Polsce stwarzająca możliwość poprawy dostępności zewnętrznej regionu – Budowa regionalnej sieci nowej generacji (NGN) – Wzrost atrakcyjności regionu – Uproszczenia prawne – Porozumienie „Linia Współpracy” rządu i samorządu w zakresie teleinformatyki jako usunięcie przeszkód w koordynacji przedsięwzięć realizowanych przez administrację publiczną – Możliwość współfinansowania projektów w zakresie transportu publicznego ze środków Unii Europejskiej – Poprawa jakości środowiska w regionie – Wzrost innowacyjności gospodarki – Modernizacja i rozbudowa sieci ciepłowniczych i gazowych celem ograniczenia emisji gazów powstających ze spalania węgla – Zwiększenie atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej obszarów – Zrealizowanie przedmiotowego zadania umożliwi na terenach atrakcyjnych gospodarczo, zagrożonych powodzią/podtopieniami rozwoju gospodarczego takich jak np.: Goleniowski Park Przemysłowy, tereny Elektrowni Dolna Odra, tereny inwestycyjne w Karlinie, tereny wokół jeziora Jamno itp. – Stworzenie potencjału dla rozwoju szeroko rozumianej turystyki wodnej oraz rybactwa śródlądowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewystarczające nakłady na niezbędne inwestycje infrastrukturalne – Zawieszanie i likwidacja regionalnych i lokalnych połączeń kolejowych – Dalsze pogorszenie stanu technicznego infrastruktury kolejowej – Brak akceptacji społecznej dla realizacji nowych energetycznych inwestycji sieciowych i wytwórczych – Ryzyko wzrostu cen LNG lub frachtu za LNG – Problem z przyłączeniem rosnącej liczby nowych źródeł wytwórczych z uwagi na niewydolność systemu elektroenergetycznego w województwie – Zmniejszająca się ilość kąpielisk strzeżonych oraz miejsc wyznaczonych do kąpeli w wyniku oszczędności ze strony gmin i gestorów – Niedostosowanie infrastruktury do zwiększających się standardów bezpieczeństwa i ratownictwa – Wysokie koszty budowy sieci szkieletowych, dystrybucyjnych a szczególnie sieci dostępowych infrastruktury szerokopasmowej – Skomplikowane procedury formalno-prawne przygotowania i realizacji inwestycji – Brak doświadczenia w stosowaniu partnerstwa publiczno-prywatnego w zakresie budowy infrastruktury teleinformatycznej – Brak systemowej koordynacji w zakresie notyfikacji projektów sieci szerokopasmowych na poziomie krajowym – Możliwość nieprzyznania środków UE z uwagi na niską ocenę realizacji interwencji w obszarze sieci szerokopasmowych w bieżącym okresie programowania – Możliwość braku wystarczających środków własnych w budżetach JST na partycypowanie w kosztach inwestycji – Brak programu wsparcia dedykowanego Polsce Zachodniej – Niski poziom współpracy i koordynacji w zakresie informatyzacji pomiędzy jednostkami samorządowymi na wszystkich szczeblach – Duża ilość podmiotów decydujących o rozwoju transportu publicznego – Niedostosowania instalacji do nowych wymogów unijnych w dziedzinie ochrony środowiska – Opóźnienie wdrożenia nowych technologii niskoemisyjnych w zakładach produkcyjnych – Znaczny jednostkowy koszt inwestycyjny technologii proekologicznych w stosunku do poziomu wsparcia – Brak odpowiedniej infrastruktury i sprawnie działającego systemu w zakresie gospodarki odpadami – W związku ze zmianami legislacyjnymi w kolejnych latach wymagana może być aktualizacja projektów

<ul style="list-style-type: none"> - Tworzenie ścieżek i tras turystycznych wytyczanych po wałach przeciwpowodziowych - Pojawiające się możliwości pozyskiwania dofinansowania, w tym bezzwrotnego na realizację inwestycji wodno-kanalizacyjnych - Gwarancja spłaty kapitału obcego pozyskanego na realizację inwestycji wodno-kanalizacyjnych w długim okresie 	<p>technicznych</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duża intensywność zmian własnościowych na obszarach dla których realizowane mają być inwestycje - Możliwość wystąpienia protestów ze strony organizacji ekologicznych. - Zmienność i restrykcyjność przepisów prawnych w zakresie gospodarki wodno-kanalizacyjnej, - Zwiększające się trudności w dostępie do zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych, - Rosnące zadłużenie samorządów minimalizujące możliwość ich udziału w finansowaniu inwestycji w urządzenia wodno-kanalizacyjne - Ubożenie odbiorców usług ograniczające możliwości finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych ze środków pochodzących z taryf za świadczone usługi.
---	---

POTENCJAŁY	BARIERY
<ul style="list-style-type: none"> - Duża gęstość sieci drogowej umożliwiająca dostępność komunikacyjną całego regionu - Rozwinięta sieć transgranicznych połączeń drogowych - Rozwinięta sieć połączeń kolejowych, w tym transgranicznych - Porty morskie (Szczecin-Świnoujście, Police, Kołobrzeg, Darłowo) jako elementy multimodalnych sieci transportowych - Odrzańska Droga Wodna - Istnienie międzynarodowego regionalnego portu lotniczego Szczecin-Goleniów - Dobrze rozwinięta sieć kolejowa w obszarze aglomeracji szczecińskiej - Budowa Drogowego Obejścia m. Szczecina - Umieszczenie regionu wzdłuż ważnych połączeń międzynarodowych mogących zostać wpisanymi na listę TEN-T - Dobrze rozwinięte sieci komunikacji miejskiej w większych miastach - Istnienie programu współpracy administracji rządowej, samorządowej i stowarzyszeń w dziedzinie bezpieczeństwa wodnego - Wysoki poziom wykszolenia służb bezpieczeństwa i ratowniczych - Możliwość pozyskania wsparcia finansowego w ramach środków pomocowych z UE - Intensywny rozwój generacji rozproszonej – konieczność wyprowadzenia energii poza obszar województwa - Intensyfikacja działań związanych z opracowaniem gminnych założeń do planów zaopatrzenia w media energetyczne - Znaczący potencjał energetyczny dla rozwoju OZE w województwie, w szczególności dla rozwoju energetyki wiatrowej i słonecznej - Zainteresowanie inwestorów i samorządów technologiami OZE powiązane z możliwością pozyskania środków pomocowych 	<ul style="list-style-type: none"> - Niedostateczny stan techniczny sieci drogowej w regionie w większości nie spełniającej stawianych jej warunków technicznych - Brak decyzji, co do umieszczenia obejścia zachodniego m. Szczecina w kategorii dróg krajowych - Wysokie koszty społeczne, środowiskowe, gospodarcze i finansowe utrzymania i modernizacji sieci drogowej - Niedostateczna długość dróg szybkiego ruchu - Słaby rozwój sieci drogowej na obszarach wiejskich - Niedostateczna liczba obejść drogowych dla miast leżących w ciągu najważniejszych tras komunikacyjnych, w tym Szczecina i Koszalina - Brak stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam - Wolin w Świnoujściu - Brak zintegrowanego systemu transportowego dla aglomeracji szczecińskiej - Słaba dostępność wodna, drogowa i kolejowa portów morskich ze strony lądu i wynikające z tego niewykorzystanie potencjału tych portów - Słaba dostępność komunikacyjna do terenów inwestycyjnych i turystycznych - Niedostosowanie do celów komunikacyjnych i standardów międzynarodowych Odrzańskiej Drogi Wodnej - Zły stan drogi wodnej (toru wodnego) Świnoujście-Szczecin - Słabe wykorzystanie lokalnych połączeń kolejowych - Niski poziom świadomości zagrożeń bezpieczeństwa wśród społeczności lokalnych - Braki w infrastrukturze i wyposażeniu służb bezpieczeństwa publicznego - Brak zintegrowanego stanowiska kierowania, jednolitego systemu informatycznego i łączności w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego - Niespójna struktura podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne

<ul style="list-style-type: none"> - Możliwość uzasadnienia konieczności rozbudowy sieci teleinformatycznej i budowy regionalnej sieci nowej generacji NGN/NGA - Na terenie województwa przebiega część szkieletowa naukowej sieci PIONIER - Założenie Komisji Europejska, że do 2020 r. wszyscy Europejczycy będą mieli dostęp do szybszego Internetu, o przepustowości przekraczającej 30 Mb/s a przynajmniej połowa europejskich gospodarstw domowych będzie miała dostęp do połączeń o przepustowości przekraczającej 100 Mb/s - Nowelizacja Ustawy o wspieraniu usług i sieci telekomunikacyjnych oraz ustawy o drogach krajowych - Duże możliwości przestrzenne lokalizacji nowych obiektów przemysłowych i usługowych - Walory przyrodnicze i krajobrazowe - Walory uzdrowiskowe - Duży potencjał zmniejszenia strat z tytułu anomalii klimatycznych - Wiedza w zakresie możliwych zmian - Ochrona przed powodzią obszarów zagrożonych zwiększy atrakcyjności inwestycyjną terenów położonych w sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych - Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych zwiększy atrakcyjność regionu pod względem turystycznym i przyrodniczym - Kształtowanie przekroju podłużnego i poprzecznego koryta rzek w województwie zgodnie z wymogami RDW wpłynie pozytywnie na zwiększenie potencjału rozwojowego Regionu - Posiadanie wiedzy, służb i zasobów technicznych pozwalających na profesjonalną eksploatację obsługiwanych urządzeń wodno-kanalizacyjnych oraz realizację inwestycji w tym zakresie - Gwarancja spłaty kapitału obcego pozyskanego na realizację inwestycji wodno-kanalizacyjnych w długim okresie 	<ul style="list-style-type: none"> - Długotrwały procedury związane z pozyskaniem odpowiednich uzgodnień, pozwoleń, opinii i decyzji formalno-prawnych niezbędnych do realizacji inwestycji - Brak ustawy ułatwiającej realizację inwestycji sieciowych - Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - Nieograniczone możliwości odwoławcze - Brak stabilnego systemu wsparcia - Wysokie koszty (nakłady) inwestycyjne na źródła OZE - Niedostosowane, wyeksploatowane sieci elektroenergetyczne - Brak akceptacji społecznej dla rozwoju źródeł wytórczych, w szczególności dla energetyki wiatrowej i jądrowej - Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - Skomplikowane procedury formalno-prawne realizacji inwestycji (ustalenie lokalizacji i uzyskanie pozwoleń na budowę) - Konieczność notyfikacji inwestycji przez Komisję Europejską - Długi okres realizacji inwestycji - Brak dobrych praktyk w stosowaniu partnerstwa publiczno-prywatnego w zakresie budowy infrastruktury teleinformatycznej - Brak zgody Komisji Europejskiej na finansowanie przedsięwzięć infrastrukturalnych w nowym okresie programowania ze względu na nieefektywne, dotychczasowe wykorzystanie środków pomocowych - Niski poziom wsparcia dla rozwoju działań proekologicznych (zmierzających do poprawy jakości środowiska, zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska) - Niska świadomość ekologiczna społeczeństwa - Nerozwiązane problemy dotyczące gospodarki odpadami - Niski poziom wsparcia dla rozwoju działań proekologicznych (zmierzających do poprawy jakości środowiska, zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska) - Wysokie koszty realizacji przedsięwzięć dostosowawczych do zmian klimatycznych - Duży zakres niezbędnych działań - Uniemożliwienie sprawnego przeprowadzenia prac modernizacyjnych na wałach przeciwpowodziowych związane jest z brakiem rozwiązań formalno-prawnych, w tym wdrożeniem zapisów Ramowej Dyrektywy Powodziowej, tj. prawne usankcjonowanie terenów potencjalnego i bezpośredniego zagrożenia powodziowego oraz uwzględnieniem terenów zagrożonych wystąpieniem powodzi w planach zagospodarowania przestrzennego województwa, - Zmiany klimatyczne doprowadzają do potrzeby utrzymania w wysokiej sprawności technicznej urządzeń wypompowujących wodę z terenów zamieszkałych terenów zalewowych
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Konieczność zaangażowania znacznych kapitałów na realizację i finansowanie własne inwestycji w zakresie urządzeń wodno-kanalizacyjnych, zwłaszcza na obszarach wiejskich - Coraz większe trudności w dostępie do zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych - Rosnące zadłużenie samorządów minimalizujące możliwość ich udziału w finansowaniu inwestycji w urządzenia wodno-kanalizacyjne ubożenie odbiorców usług ograniczające możliwości finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych ze środków pochodzących z inwestycji - Konieczność zaangażowania znacznych kapitałów na realizację i finansowanie własne inwestycji w zakresie urządzeń wodno-kanalizacyjnych, zwłaszcza na obszarach wiejskich - Coraz większe trudności w dostępie do zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych - Rosnące zadłużenie samorządów minimalizujące możliwość ich udziału w finansowaniu inwestycji w urządzenia wodno-kanalizacyjne ubożenie odbiorców usług ograniczające możliwości finansowania inwestycji wodno-kanalizacyjnych ze środków pochodzących z taryf za świadczone usługi
--	--

Część wykonawcza
PROGRAM STRATEGICZNY „DOSTĘPNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO”

1. CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI I SPÓJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ REGIONU

Priorytet	Działania
1.1 Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	1.1.1 Rozwój lądowego systemu transportowego dla przewozu osób i ładunków w oparciu o drogę ekspresową S3(E65) Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Legnica - Lubawka oraz linię kolejową E59/CE59 Świnoujście - Szczecin - Poznań/Kostrzyn - Wrocław - gr. państwa
	1.1.2 Zapewnienie możliwości obsługi transportowej dla korytarza CETC-ROUTE65 poprzez sieć wspomagającą obejmującą drogi wojewódzkie nr 113 (Święta – Goleniów – Maszewo), 120 (Granica Państwa - Gryfino – Kobylanka), 122 (Krajnik Dolny - Pyrzyce – Piasecznik), 142 (Szczecin – Lisowo) oraz linie kolejowe nr 408/409 (Szczecin - Berlin/Hamburg) oraz nr 411/422/430 (Stargard Szcz. – Kostrzyn)
	1.1.3 Zwiększenie i wykorzystanie potencjału zespołu portów Szczecin – Świnoujście poprzez modernizację toru głębokowodnego
	1.1.4 Rozwój infrastruktury logistyczno - dystrybucyjnej oraz okołoportowej dla poprawy dostępności i intermodalności transportu ładunków portów w Szczecinie i w Świnoujściu
	1.1.5 Stworzenie warunków dla śródlądowego transportu ładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej przez osiągnięcie docelowo parametrów IV/V klasy żeglowności
	1.1.6 Wzrost mobilności społeczeństwa poprzez tworzenie nowych krajowych i międzynarodowych połączeń z portu lotniczego Szczecin - Goleniów
1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	1.2.1 Poprawa skomunikowania głównych obszarów wzrostu - SOM z aglomeracją koszalińsko - kołobrzeską w oparciu o autostradę A6(gr. państwa/Kołbaskowo – Szczecin), drogę ekspresową S6: S3/S6 (Goleniów) - Koszalin – Słupsk - A1(Gdańsk) wraz Zachodnim Drogowym Obejściem Miasta Szczecina oraz linię kolejową nr 202 (Stargard Szcz. – Gdańsk)
	1.2.2 Rozwijanie połączeń międzyregionalnych drogami wojewódzkich poprzez modernizację dróg nr 151 Świdwin - Barlinek - gr. województwa (kierunek Gorzów Wielkopolski) oraz nr 163 Kołobrzeg - Wałcz (kierunek Poznań)
	1.2.3 Zwiększenie dostępu do usług lotniczych mieszkańców Regionu poprzez tworzenie nowych lotnisk/lądowisk

	1.2.4	Rozwój bezpośredniego połączenia drogowego łączącego Region ze stolicą kraju poprzez budowę drogi ekspresowej S10: A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - S7 (Płońsk)
	1.2.5	Stymulowanie rozwoju środkowej części Pomorza poprzez rozbudowę drogi ekspresowej S11 (odc. Kołobrzeg – Koszalin - Piła) oraz modernizację linii kolejowej nr 404/405 (Piła - Szczecinek - Kołobrzeg).
	1.2.6	Włączenie Pomorza Zachodniego do planowanej sieci Kolei Dużych Prędkości poprzez uwzględnienie w krajowych dokumentach planistycznych i projektowych wydłużenia linii KDP Warszawa/Wrocław - Poznań o odcinek Poznań - Gorzów - Szczecin
	1.2.7	Wsparcie rozwoju dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) dla poprawy dostępu do regionalnych i subregionalnych ośrodków rozwoju
1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	1.3.1	Rozwój układu transportowego dla obszarów atrakcyjnych turystycznie i obsługi terenów inwestycyjnych poprzez modernizację dróg wojewódzkich
	1.3.2	Zwiększenie wewnętrznej dostępności województwa poprzez modernizację regionalnych linii kolejowych nr 210 (gr. woj. – Szczecinek – Runowo Pom.), 402/420 (Koszalin – Kołobrzeg – Świnoujście), nr 407 Wysoka – Kamień Pomorski oraz poprawę przepustowości linii nr 403 Piła – Stargard Szcz.
	1.3.3	Zwiększenie przepustowości transportowej poprzez budowę obwodnic na drogach krajowych (Koszalina i Sianowa, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Wałcza, Węgorzyna) oraz na drogach wojewódzkich
	1.3.4	Poprawa skomunikowania wysp Uznam i Wolin poprzez budowę stałego połączenia drogowego w Świnoujściu
	1.3.5	Poprawa bezpieczeństwa na styku dróg i linii kolejowych oraz redukcja emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska naturalnego
	1.3.6	Działanie dotyczące wsparcia dróg lokalnych (gminnych i powiatowych)
1.4 Poprawa niezawodności taboru komunikacyjnego	1.4.1	Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego.
2. CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ MIEJSKICH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH		
2.1 Poprawa jakości miejskiej infrastruktury drogowej	2.1.1	Usprawnienie miejskich systemów komunikacyjnych poprzez budowy i przebudowy dróg z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań bezkolizyjnych
	2.1.2	Integracja ścieżek rowerowych, jako uzupełnienie miejskich systemów komunikacyjnych

2.2 Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego	2.2.1	Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury tramwajowej oraz modernizację i zakup taboru tramwajowego
	2.2.2	Rozwój Szybkiej Kolei Metropolitalnej na terenie SOM z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 273, 351, 406
	2.2.3	Rozwój systemu komunikacji miejskiej SOM poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego
	2.2.4	Zwiększenia wewnętrznej dostępności komunikacyjnej aglomeracji koszalińsko - kołobrzeskiej poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego
	2.2.5	Poprawa jakości i niezawodności komunikacji miejskiej i podmiejskiej, subregionalnych ośrodków wzrostu dzięki modernizacji oraz zakupowi taboru autobusowego
2.3 Poprawa jakości obsługi pasażerskiej	2.3.1	Integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę zintegrowanych centrów komunikacyjnych oraz opracowanie zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego w publicznym transporcie zbiorowym
3. CEL GŁÓWNY: ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE		
3.1 Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych źródeł wytwórczych oraz przesłanie nadwyżek energii w inne regiony kraju	3.1.1	Wzmocnienie powiązań regionu z krajowym systemem elektroenergetycznym poprzez modernizację i rozbudowę sieci najwyższych napięć w celu zapewnienia bezpieczeństwa aglomeracji szczecińskiej, wzmocnienia połączeń transgranicznych i przyłączenia nowych źródeł, w tym OZE
	3.1.2	Poprawa jakości i niezawodności dostaw energii do odbiorców oraz likwidacja barier dla rozwoju energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii poprzez modernizację i rozbudowę sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć
3.2 Rozwój nowoczesnych, wysokosprawnych oraz niskoemisyjnych źródeł wytwórczych służących do produkcji energii elektrycznej i ciepła	3.2.1	Poprawa stabilności pracy systemu elektroenergetycznego poprzez budowę i modernizację konwencjonalnych źródeł wytwórczych, w tym budowę źródeł interwencyjnych (m.in. koniecznych dla generacji wiatrowej).
	3.2.2	Stworzenie warunków dla budowy elektrowni jądrowej poprzez zwiększanie świadomości społeczeństwa
3.3 Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców	3.3.1	Dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego poprzez realizację terminala LNG oraz innych inwestycji strategicznych w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury sieciowej
	3.3.2	Rozwój systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych oraz modernizacja istniejących sieci dystrybucyjnych

3.4 Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie	3.4.1 Optymalizacja wykorzystania potencjału dla rozwoju energetyki odnawialnej
4. CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY SPOŁECZEŃSTWA INFORMACYJNEGO	
4.1 Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno-komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s	4.1.1 Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)
	4.1.2 Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej sprzyjająca rozwojowi dostępności do bezpiecznych usług cyfrowych
	4.1.3 Budowa regionalnych platform zintegrowanych usług cyfrowych
5. CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO I NIWELOWANIE ZAGROŻEŃ	
5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa publicznego funkcjonującego na potrzeby społeczności lokalnych	5.1.1 Wzrost efektywności systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej poprzez modernizację wyposażenia i rozwój jednostek specjalistycznych
	5.1.2 Wzrost efektywności działań służb porządku publicznego poprzez modernizację techniczną jednostek policji
5.2 Zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa obszarów wodnych dla mieszkańców województwa oraz turystów	5.2.1 Rozwój ratownictwa wodnego i systemu łączności na obszarach wodnych wykorzystywanych do turystyki i rekreacji
	5.2.2 Wzrost atrakcyjności zachodniopomorskich kąpielisk śródlądowych i morskich poprzez oznakowanie tras dojazdowych i rozbudowę infrastruktury
5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powodzie)	5.3.1 Budowa, modernizacja lub odbudowa wałów przeciwpowodziowych (głównie rzeki Przymorza Zachodniego oraz regionu Dolnej Odry)
	5.3.2 Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych Międzyodrza
	5.3.3 Budowa, modernizacja lub odbudowa zbiorników wraz z niezbędną infrastrukturą służących retencjonowaniu wód na cele przeciwpowodziowe
6. CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ŚRODOWISKA I SYSTEMÓW GOSPODARKI ODPADAMI	
6.1 Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń	6.1.1 Budowa i modernizacja systemów i urządzeń do redukcji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych w zakładach Kronospan Grupa Polska, Zakłady Chemiczne "Police" S.A., PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. oraz pozostałych podmiotach korzystających ze środowiska w województwie
	6.1.2 Termomodernizacja budynków
	6.1.3 Zmiana systemów ogrzewania na bardziej efektywne ekologicznie i energetycznie, w tym wymiana ogrzewania węglowego na gazowe, olejowe lub inne ekologiczne
6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych	6.2.1 Budowa, przebudowa lub remont sieci wodociągowej oraz infrastruktury towarzyszącej głównie na obszarach wiejskich
	6.2.2 Budowa, przebudowa lub remont ujęć wody

	6.2.3 Budowa, przebudowa lub remont sieci kanalizacyjnej oraz infrastruktury towarzyszącej głównie na obszarach wiejskich
	6.2.4 Budowa, przebudowa lub remont oczyszczalni ścieków
6.3 Usprawnienie systemu gospodarki odpadami w regionie	6.2.5 Wspieranie rozwoju instalacji zagospodarowania odpadów (w tym RIPOK) poprzez wdrażanie efektywnych ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów

1 CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI I SPÓJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ REGIONU

O komunikacyjnym znaczeniu regionu stanowi bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego, szlaku Odry, międzynarodowej sieci autostrad oraz połączeń kolejowych i lotniczych. W województwie przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe. Aglomeracja szczecińska jest węzłem, w którym krzyżują się drogowe, kolejowe, wodne i lotnicze powiązania komunikacyjne.

Zarazem jednak Zachodniopomorskie jest jednym z najsłabiej skomunikowanych regionów Polski. Wynika to nie tyle z mało rozwiniętej sieci drogowej, ale z niedostatecznej jej przepustowości. Wsparcie rozbudowy i modernizacji regionalnej infrastruktury transportowej ma decydujące znaczenie dla włączenia województwa zachodniopomorskiego w procesy rozwojowe kraju. Jej obecny stan jest niewystarczający i wykazuje znaczne dysproporcje w przestrzennym rozmieszczeniu. Istniejące deficyty znacznie ograniczają rolę regionu jako partnera w rozwoju terenów przygranicznych. Poprawa dostępu do lokalnych portów morskich i rzecznych pozwoli na zwiększenie ich znaczenia gospodarczego. Dotychczasowe zaniedbania i brak inwestycji w zakresie remontów, budowy obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań na trasach o dużym natężeniu ruchu, doprowadziły do powstania tzw. wąskich gardeł w sieci drogowej. Mają one istotny wpływ na dostępność i atrakcyjność ośrodków gospodarczych i turystycznych w regionie. Istotną poprawę przyniesie dokończenie budowy drogi S3, zachodniego drogowego obejścia Szczecina oraz tunelu między wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu. Duże zagęszczenie dróg krajowych występuje w pasie przygranicznym. Nie zapewniają one w pełni dogodnego połączenia regionu z pozostałą częścią kraju.

Ze względu na niekorzystną sieć osadniczą, konieczne są działania mające na celu poprawę jakości głównych szlaków drogowych poza siecią TEN-T, co przyczyni się do podniesienia dostępności mieszkańców regionu do głównych ośrodków miejskich i przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej regionu. Poprawa skomunikowania węzłów sieci TEN-T z obszarami o niskiej dostępności komunikacyjnej pozwoli lepiej wykorzystać istniejącą i powstającą w regionie sieć, a także skomunikować ponadregionalne, regionalne i subregionalne ośrodki wzrostu.

Priorytety:

- 1.1. Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65
- 1.2. Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju
- 1.3. Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu
- 1.4. Poprawa niezawodności taboru komunikacyjnego

Priorytet 1.1 - Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65

Bardzo duże znaczenie dla poprawy spójności komunikacyjnej regionu i podniesienia jego zewnętrznej dostępności transportowej ma rozwój osi Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Inicjatywa ta ma ułatwić efektywne kreowanie multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych w układzie europejskim.

Port lotniczy Szczecin- Goleniów jako jedyny w regionie należy do podstawowej sieci lotnisk w kraju. Jest w pełni przystosowany do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego. W związku ze zwiększającą się liczbą pasażerów i prognozowanym wzrostem zapotrzebowania na usługi lotnicze, konieczna stanie się rozbudowa siatki połączeń krajowych i międzynarodowych. Województwo zachodniopomorskie posiada dogodny układ śródlądowych dróg wodnych, łączących porty ujścia Odry z krajami UE. Aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej nie pozwala jednak na pełne wykorzystanie jej możliwości transportowych.

Działania:

- 1.1.1. Rozwój lądowego systemu transportowego dla przewozu osób i ładunków w oparciu o drogę ekspresową S3(E65) Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Legnica - Lubawka oraz linię kolejową E59/CE59 Świnoujście - Szczecin - Poznań/Kostrzyn - Wrocław - gr. państwa
- 1.1.2. Zapewnienie możliwości obsługi transportowej dla korytarza CETC-ROUTE65 poprzez sieć wspomagającą obejmującą drogi wojewódzkie nr 113 (Święta – Goleniów – Maszewo), 120 (Granica Państwa - Gryfino – Kobylanka), 122 (Krajnik Dolny - Pyrzyce – Piasecznik), 142 (Szczecin – Lisowo) oraz linie kolejowe nr 408/409 (Szczecin - Berlin/Hamburg) oraz nr 411/422/430 (Stargard Szcz. – Kostrzyn)
- 1.1.3. Zwiększenie i wykorzystanie potencjału zespołu portów Szczecin – Świnoujście poprzez modernizację toru głębokowodnego
- 1.1.4. Rozwój infrastruktury logistyczno - dystrybucyjnej oraz okołoportowej dla poprawy dostępności i intermodalności transportu ładunków portów w Szczecinie i w Świnoujściu
- 1.1.5. Stworzenie warunków dla śródlądowego transportu ładunków na Odrzańskiej Drodze Wodnej przez osiągnięcie docelowo parametrów IV/V klasy żeglowności
- 1.1.6. Wzrost mobilności społeczeństwa poprzez tworzenie nowych krajowych i międzynarodowych połączeń z portu lotniczego Szczecin - Goleniów

Priorytet 1.2 - Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju

Główne ośrodki miejskie regionu leżą w pobliżu granic województwa, co skutkuje ograniczoną dostępnością do nich z centralnej części regionu. Środkowa i południowo- zachodnia część województwa znajduje się poza godzinny zasięg drogi kołowej do najważniejszych ośrodków miejskich. Ważne jest powiązanie z transportowe Szczecina i Koszalina jako dwóch ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym, ich lepsze skomunikowanie, a także stworzenie dogodnego układu dróg wzdłuż wybrzeża Bałtyku oraz zachodniej granicy państwa.

Działania:

- 1.2.1. Poprawa skomunikowania głównych obszarów wzrostu - SOM z aglomeracją koszalińsko - kołobrzeską w oparciu o autostradę A6(gr. państwa/Kołbaskowo – Szczecin), drogę ekspresową S6: S3/S6 (Goleniów) - Koszalin – Słupsk - A1(Gdańsk) wraz Zachodnim Drogowym Obejściem Miasta Szczecina oraz linię kolejową nr 202 (Stargard Szcz. – Gdańsk)
- 1.2.2. Rozwijanie połączeń międzyregionalnych drogami wojewódzkimi poprzez modernizację dróg nr 151 Świdwin - Barlinek - gr. województwa (kierunek Gorzów Wielkopolski) oraz nr 163 Kołobrzeg - Wałcz (kierunek Poznań)
- 1.2.3. Zwiększenie dostępu do usług lotniczych mieszkańców Regionu poprzez tworzenie nowych lotnisk/ładowisk
- 1.2.4. Rozwój bezpośredniego połączenia drogowego łączącego Region ze stolicą kraju poprzez budowę drogi ekspresowej S10: A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - S7 (Płońsk)
- 1.2.5. Stymulowanie rozwoju środkowej części Pomorza poprzez rozbudowę drogi ekspresowej S11 (odc. Kołobrzeg – Koszalin - Piła) oraz modernizację linii kolejowej nr 404/405 (Piła - Szczecinek - Kołobrzeg).
- 1.2.6. Włączenie Pomorza Zachodniego do planowanej sieci Kolei Dużych Prędkości poprzez uwzględnienie w krajowych dokumentach planistycznych

i projektowych wydłużenia linii KDP Warszawa/Wrocław - Poznań o odcinek Poznań - Gorzów - Szczecin

1.2.7 Wsparcie rozwoju dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) dla poprawy dostępu do regionalnych i subregionalnych ośrodków rozwoju

Priorytet 1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu

Obszar ograniczonej dostępności komunikacyjnej obejmuje blisko 30% powierzchni województwa i jest zamieszkiwany przez ok 12% ludności regionu. Ponadto na obszary przygraniczne oddziałują miasta leżące w województwach sąsiednich (Gorzów Wlkp., Słupsk, Piła). Coraz więcej dróg, zwłaszcza w pasie nadmorskim, jest obciążonych intensywnym ruchem tranzytowym i turystycznym, szczególnie w sezonie letnim. Na wielu odcinkach dróg wojewódzkich ruch odbywa się z większym natężeniem niż na drogach krajowych, mimo ich niewystarczających parametrów technicznych. Ważne jest wsparcie lokalnych inwestycji drogowych i modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej, tak by wzrosła dostępność transportowa tych obszarów.

Działania:

1.3.1 Rozwój układu transportowego dla obszarów atrakcyjnych turystycznie i obsługi terenów inwestycyjnych poprzez modernizację dróg wojewódzkich

1.3.2 Zwiększenie wewnętrznej dostępności województwa poprzez modernizację regionalnych linii kolejowych nr 210 (gr. woj. – Szczecinek – Runowo Pom.), 402/420 (Koszalin – Kołobrzeg – Świnoujście), nr 407 Wysoka – Kamień Pomorski oraz poprawę przepustowości linii nr 403 Piła – Stargard Szcz.

1.3.3 Zwiększenie przepustowości transportowej poprzez budowę obwodnic na drogach krajowych (Koszalina i Sianowa, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Wałcza, Węgorzyna) oraz na drogach wojewódzkich

1.3.4 Poprawa skomunikowania wysp Uznam i Wolin poprzez budowę stałego połączenia drogowego w Świnoujściu

1.3.5 Poprawa bezpieczeństwa na styku dróg i linii kolejowych oraz redukcja emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska naturalnego

1.3.6 Działanie dotyczące wsparcia dróg lokalnych (gminnych i powiatowych)

Priorytet 1.4 Poprawa niezawodności taboru komunikacyjnego

Przez województwo zachodniopomorskie przebiegają linie kolejowe o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym. Ich stan jest na ogół zły i wymaga modernizacji. W wielu miejscach, ze względów bezpieczeństwa, stosowane są ograniczenia prędkości do 40 km/h. Modernizacji wymaga również zdecydowana większość taboru kolejowego, który byłby w stanie zapewnić sprawną i szybką realizację potrzeb przewozowych mieszkańców województwa oraz turystów. Zakup i modernizacja taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych wpływa na wzrost atrakcyjności kolei jako środka transportu zarówno w kontekście codziennych dojazdów do pracy jak i w ruchu turystycznym. Podniesienie komfortu podróży oraz skrócenie czasów przejazdu powoduje zastępowanie, indywidualnego transportu samochodowego, transportem kolejowym co przekłada się na zmniejszenie presji środowiskowej transportu.

Działania:

1.4.1. Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego.

2 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ MIEJSKICH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Rozwój i modernizacja sieci transportu drogowego powinny zmierzać do poprawy dostępności do

aglomeracji Szczecina oraz Koszalina z obszarów centralnych kraju w celu ściślejszego powiązania peryferyjnie położonego województwa zachodniopomorskiego. Rozbudowa dróg krajowych w województwie obliguje do budowy dróg wylotowych i węzłów w obrębie miasta Szczecina, które zapewnią sprawne włączenie się pojazdów w ruch na drogach ekspresowych. Zasadniczą utrzymującą się tendencją rozwojową jest wzrastające obciążenie ruchem drogowym sieci dróg miejskich i podmiejskich, co spowodowane jest dynamicznym wzrostem liczby samochodów osobowych. Również nadmierne obciążenie ruchem podstawowych ciągów komunikacyjnych w centrum Szczecina wymaga kontynuowania budowy obwodnicy śródmiejskiej, która umożliwi ruch między dzielnicami Szczecina z ominięciem centrum. Wdrożenie systemów telematycznych umożliwi multimodalne sterowanie ruchem, a tym samym zmniejszy negatywne przeciążenie dróg i miast. System informacji umożliwi oddziaływanie na strumieniu ruchu. Systemy multimodalnego sterowania ruchem są niezbędne w aglomeracji Szczecina i Koszalina oraz w miejscowościach sezonowo przeciążonych takich jak Świnoujście, Kołobrzeg.

Priorytety

- 2.1. Poprawa jakości miejskiej infrastruktury drogowej
- 2.2. Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego
- 2.3. Poprawa jakości obsługi pasażerskiej

Priorytet 2.1. Poprawa jakości miejskiej infrastruktury drogowej

Nadmorskie położenie wyznacza podstawowe funkcje rozwoju województwa, do których należy gospodarka morska oraz turystyka. Determinuje to konieczność zapewnienia dogodnego dostępu drogowego do najważniejszych portów Szczecina, Świnoujścia oraz Kołobrzegu. W sezonie letnim szczególnie dotkliwy jest brak dostatecznej ilości bezkolizyjnych połączeń drogowych, prowadzących do nadmorskich kurortów i ośrodków uzdrowiskowych.

Wieloletnie zaniedbania w zakresie modernizacji dróg oraz brak obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań na trasach o dużym natężeniu ruchu stanowią podstawowe wąskie gardła sieci drogowej w województwie. Uzupełnieniem zintegrowanego transportu indywidualnego z transportem publicznym będzie tworzenie bezpiecznej infrastruktury ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

Działania:

- 2.1.1 Usprawnienie miejskich systemów komunikacyjnych poprzez budowy i przebudowy dróg z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań bezkolizyjnych
- 2.1.2 Integracja ścieżek rowerowych, jako uzupełnienie miejskich systemów komunikacyjnych

Priorytet 2.2. Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego

Poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w największych miastach regionu i subregionalnych ośrodkach wzrostu wymaga tworzenia nowych rozwiązań organizacyjnych do zarządzania i prowadzenia przewozów, wymiany taboru, modernizacji i rozbudowy infrastruktury. Niezbędny jest zakup nowoczesnych jednostek taboru i modernizacja taboru

Działania:

- 2.2.1 Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury tramwajowej oraz modernizację i zakup taboru tramwajowego
- 2.2.2 Rozwój Szybkiej Kolei Metropolitalnej na terenie SOM z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 273, 351, 406
- 2.2.3 Rozwój systemu komunikacji miejskiej SOM poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego
- 2.2.4 Zwiększenia wewnętrznej dostępności komunikacyjnej aglomeracji koszalińsko

- kołobrzeszkiej poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego
- 2.2.5 Poprawa jakości i niezawodności komunikacji miejskiej i podmiejskiej, subregionalnych ośrodków wzrostu dzięki modernizacji oraz zakupowi taboru autobusowego

Priorytet 2.3 Poprawa jakości obsługi pasażerskiej

Zintegrowany system transportu publicznego obejmuje połączone usługi transportowe na obszarze województwa, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy dla wszystkich gałęziach transportu. System ten powinien spełniać wymogi ochrony środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa i być powszechnie dostępny, w tym również dla osób niepełnosprawnych. Rozwój systemu transportu publicznego powinien być realizowany w układzie głównych pasm transportowych oraz węzłów multimodalnych. Integracja systemu transportu publicznego obejmuje: autobusy, tramwaje i kolej, w zakresie dostępności w czasie i przestrzeni do terminali i torów kolejowych, informatyczne systemy zarządzania ruchem, koordynację rozkładów jazdy oraz łączone bilety i wspólne systemy taryfowe. Niezbędne jest także zintegrowanie transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie infrastruktury typu: terminale intermodalne, system parkingów „Parkuj i jedź” (P+R), system informacji i zarządzania ruchem, wspieranie ruchu pieszego i rowerowego.

Działania:

2.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę zintegrowanych centrów komunikacyjnych oraz opracowanie zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego w publicznym transporcie zbiorowym

3 CEL GŁÓWNY: ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE

Dostęp do infrastruktury przesyłu energii elektrycznej oraz gazu jest zróżnicowany i wymaga inwestycji wyrównujących jego poziom w całym województwie, głównie w małych miastach i na obszarach wiejskich. Niezbędna jest modernizacja i rozwój systemów wytwarzania i dystrybucji energii, w tym w zakresie wytwarzania energii w układzie skojarzonym oraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Poprawa stanu infrastruktury energetycznej zapewni wyższy poziom usług dla lokalnej społeczności oraz podniesie konkurencyjność i atrakcyjność regionu dla potencjalnych inwestorów. Istotne jest podejmowanie planowych działań w zakresie inwestycji w sektorze energetycznym, zwłaszcza w kontekście prognozowanego zwiększenia zużycia energii elektrycznej w kraju i w województwie.

Priorytety:

- 3.1. Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych źródeł wytwórczych oraz przesłanie nadwyżek energii w inne regiony kraju
- 3.2. Rozwój nowoczesnych, wysokosprawnych oraz niskoemisyjnych źródeł wytwórczych służących do produkcji energii elektrycznej i ciepła
- 3.3. Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców
- 3.4. Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie

Priorytet 3.1. Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych

źródeł wytwórczych oraz przesłanie nadwyżek energii w inne regiony kraju

Sieć elektroenergetyczna w województwie, zwłaszcza na obszarach wiejskich, jest często przestarzała, co nie gwarantuje stałych dostaw odbiorcom indywidualnym. Jakość linii przesyłających energię elektryczną stanowi barierę dla rozwoju małych elektrowni, w tym opartych o odnawialne źródła energii.

Działania:

- 3.1.1 Wzmocnienie powiązań regionu z krajowym systemem elektroenergetycznym poprzez modernizację i rozbudowę sieci najwyższych napięć w celu zapewnienia bezpieczeństwa aglomeracji szczecińskiej, wzmocnienia połączeń transgranicznych i przyłączenia nowych źródeł, w tym OZE
- 3.1.2 Poprawa jakości i niezawodności dostaw energii do odbiorców oraz likwidacja barier dla rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii poprzez modernizację i rozbudowę sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć

Priorytet 3.2. Rozwój nowoczesnych, wysokosprawnych oraz niskoemisyjnych źródeł wytwórczych służących do produkcji energii elektrycznej i ciepła

Produkcja energii elektrycznej i ciepła wymaga usprawnienia i ułatwienia procedur administracyjnych w odniesieniu do realizacji inwestycji w źródła energii odnawialnej i jądrowej. Efektywne inwestycje w odnawialne źródła energii oraz poprawa istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej i ciepłej podniosą poziom sprawności energetycznej i zagwarantują bezpieczeństwo dostaw energii w regionie.

Działania:

- 3.2.1. Poprawa stabilności pracy systemu elektroenergetycznego poprzez budowę i modernizację konwencjonalnych źródeł wytwórczych, w tym budowę źródeł interwencyjnych (m.in. koniecznych dla generacji wiatrowej).
- 3.2.2. Stworzenie warunków dla budowy elektrowni jądrowej poprzez zwiększanie świadomości społeczeństwa

Priorytet 3.3. Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców

W województwie zachodniopomorskim realizowana jest duża inwestycja o kluczowym znaczeniu dla polskiej energetyki- terminal gazu skroplonego LNG w Świnoujściu. Zwiększy ona pewność zasilania w paliwo gazowe nie tylko województwo, lecz również cały kraj.

W skali regionu konieczne są inwestycje poprawiające stan infrastruktury (tłocznie i gazociągi przesyłowe) i dywersyfikujące źródła dostaw paliwa. Dostęp do infrastruktury przesyłu gazu, głównie w małych miastach i na obszarach wiejskich, wymaga w dalszym ciągu szeregu inwestycji.

Działania:

- 3.3.1. Dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego poprzez realizację terminala LNG oraz innych inwestycji strategicznych w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury sieciowej
- 3.3.2. Rozwój systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych oraz modernizacja istniejących sieci dystrybucyjnych

Priorytet 3.4. Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie

Województwo zachodniopomorskie jest krajowym liderem w wytwarzaniu energii wiatrowej. W pasie nadmorskim i w bezpośrednim jego sąsiedztwie panują najlepsze warunki wiatrowe i utrzymuje się bardzo duże zainteresowanie inwestorów budową nowych farm wiatrowych. Zwiększa się również zapotrzebowanie na biomasę, co przyczynia się zagospodarowania niewykorzystywanych dotąd gruntów. Jednak mimo sprzyjających warunków, ogólny udział energii pozyskanej ze źródeł odnawialnych w produkcji energii elektrycznej w województwie wynosi nieco ponad 16%.

Działania:

3.4.1. Optymalizacja wykorzystania potencjału dla rozwoju energetyki odnawialnej

4 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY SPOŁECZEŃSTWA INFORMACYJNEGO

Z uwagi na postępujący rozwój technologiczny i zwiększającą się konkurencją w oparciu o wykorzystanie sieci internet konieczne jest programowanie wsparcia dla mieszkańców i przedsiębiorców w zakresie rozwoju produktów i usług opartych o technologie informacyjno-komunikacyjne. Zastosowanie technologii pozwala na zwiększenie dostępności zasobów gromadzonych przez służby publiczne i pozwala na tanie lub bezpłatne ich udostępnianie mieszkańcom. Interoperacyjność systemów informatycznych pozwala również na szybką i sprawną wymianę danych pomiędzy różnymi podmiotami zaangażowanym w coraz bardziej skomplikowane procesy zarządzania.

Priorytety:

4.1. Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno -komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s

Priorytet 4.1 Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno - komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s

Znaczna część województwa (szczególnie mniejsze miejscowości i obszary wiejskie) nie nadąża za zwiększającymi się wymogami dotyczącymi infrastruktury cyfrowej. Grozi to wykluczeniem cyfrowym w odniesieniu do nowych i przyszłych usług cyfrowych, w tym publicznych. Należy kontynuować prace nad budową samorządowej infrastruktury teleinformatycznej szerokopasmowego dostępu do sieci Internet.

Działania:

4.1.1 Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)

4.1.2 Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej sprzyjająca rozwojowi dostępności do bezpiecznych usług cyfrowych

4.1.3 Budowa regionalnych platform zintegrowanych usług cyfrowych

5 CEL GŁÓWNY: ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO I NIWELOWANIE ZAGROŻEŃ

Poprawie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców województwa służyć będzie podniesienie skuteczności działalności służb odpowiedzialnych za porządek publiczny. Udzielanie skutecznej pomocy w sytuacjach zagrożenia możliwe jest dzięki sprawnie działającym strukturom służb ratowniczych i policji.

Priorytety:

- 5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa publicznego funkcjonującego na potrzeby społeczności lokalnych
- 5.2 Zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa obszarów wodnych dla mieszkańców województwa oraz turystów
- 5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powodzie)

Priorytet 5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa publicznego funkcjonującego na potrzeby społeczności lokalnych

Dla podniesienia bezpieczeństwa publicznego w regionie konieczne jest podjęcie działań optymalizujących wyposażenie jednostek w sprzęt ratowniczy i specjalistyczny oraz odpowiednie przygotowanie kadr policji i służb ratowniczych poprzez dostosowanie wykszolenia do rodzaju zagrożeń i prowadzonych działań. Sprawne działania w zakresie bezpieczeństwa publicznego wymagają podniesienia standardów sprzętowych i sukcesywnej wymiany wyeksploatowanego sprzętu. Należy również zapewnić pełne wdrożenie systemu łączności współdziałania ratowniczego pomiędzy służbami.

Działania:

- 5.1.1 Wzrost efektywności systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej poprzez modernizację wyposażenia i rozwój jednostek specjalistycznych
- 5.1.2 Wzrost efektywności działań służb porządku publicznego poprzez modernizację techniczną jednostek policji

Priorytet 5.2 Zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa obszarów wodnych dla mieszkańców województwa oraz turystów

Mnogość i zróżnicowanie obszarów wodnych jest niewątpliwym atutem regionu. Atrakcyjność akwenów i terenów sąsiadujących z nimi tworzą unikalne warunki dla turystyki, szczególnie sportów wodnych i aktywnego wypoczynku. Istotne jest rozwijanie bazy turystycznej na odpowiednim poziomie. Sprawny rozwój turystyki wymaga zintegrowanych działań ze strony samorządów, lokalnych organizacji turystycznych, a także sektora służb ratowniczych. Dla podniesienia bezpieczeństwa na atrakcyjnych turystycznie obszarach wodnych rozwijana powinna być przede wszystkim sieć ratownictwa wodnego, poprzez inwestycje w sprzęt specjalistyczny, zwiększanie liczby kąpielisk strzeżonych czy podnoszenie kwalifikacji ratowników. Niezbędne są również dalsze inwestycje w infrastrukturę, w tym modernizacja i właściwe oznakowanie dróg dojazdowych.

Działania:

- 5.2.1 Rozwój ratownictwa wodnego i systemu łączności na obszarach wodnych wykorzystywanych do turystyki i rekreacji
- 5.2.2 Wzrost atrakcyjności zachodniopomorskich kąpielisk śródlądowych i morskich poprzez oznakowanie tras dojazdowych i rozbudowę infrastruktury

Priorytet 5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powodzie)

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego obserwuje się nasilenie ekstremalnych zjawisk pogodowych. Należy przywrócić dobry stan infrastruktury retencjonującej wodę, w tym infrastruktury form małej retencji, a także zapobiec postępującej degradacji systemu melioracji. Usprawnienia wymaga również organizacja systemów wczesnego reagowania i ratownictwa, w tym prognozowanie zagrożeń i wsparcie służb ratowniczych.

Działania:

- 5.3.1 Budowa, modernizacja lub odbudowa wałów przeciwpowodziowych (głównie rzeki Przymorza Zachodniego oraz regionu Dolnej Odry)
- 5.3.2 Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych Międzyodrza
- 5.3.3 Budowa, modernizacja lub odbudowa zbiorników wraz z niezbędną infrastrukturą służących retencjonowaniu wód na cele przeciwpowodziowe

6 CEL GŁÓWNY: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY OCHRONY ŚRODOWISKA I SYSTEMÓW GOSPODARKI ODPADAMI

Infrastruktura ochrony środowiska i nowoczesne systemy zagospodarowania odpadów stanowią narzędzie realizowania zasady zrównoważonego rozwoju, która umożliwi zharmonizowany rozwój gospodarczy i społeczny. Niezbędne jest wdrażanie efektywnych ekonomicznie i ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym technologii pozwalających na recykling oraz odzysk energii zawartej w odpadach w procesach termicznego ich przekształcania. Dotyczy to w szczególności recyklingu szkła, metali, tworzyw sztucznych oraz papieru i tektury, jak również odzysku energii z odpadów zgodnego z wymogami ochrony środowiska. W procesie tym istotne jest także zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na składowiska odpadów i wyeliminowanie praktyki nielegalnego składowania odpadów.

Priorytety:

- 6.1 Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń
- 6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych
- 6.3 Usprawnienie systemu gospodarki odpadami w regionie

Priorytet 6.1 Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń

Na jakość powietrza w województwie oddziałuje emisja z sektora przemysłowego, komunalno-bytowego i z transportu samochodowego. Głównym źródłem zanieczyszczeń pyłowych w województwie jest przetwórstwo paliw. Na zabudowanym obszarze miast, szczególnie w aglomeracji szczecińskiej, występują zagrożenia jakości powietrza związane z pyłem drobnym, którego źródłem są urządzenia do ogrzewania mieszkań.

Działania:

- 6.1.1 Budowa i modernizacja systemów i urządzeń do redukcji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych w zakładach Kronospan Grupa Polska, Zakłady Chemiczne "Police" S.A., PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. oraz pozostałych podmiotach korzystających ze środowiska w województwie
- 6.1.2 Termomodernizacja budynków
- 6.1.3 Zmiana systemów ogrzewania na bardziej efektywne ekologicznie i energetycznie, w tym wymiana ogrzewania węglowego na gazowe, olejowe lub inne ekologiczne

Priorytet 6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych

Zagrożenia jakości wód w województwie związane są głównie z ich nadmiernym zużyciem w celach bytowych i gospodarczych oraz z odprowadzaniem powstających zanieczyszczeń. Poprawia się jakość wód powierzchniowych, jednak wciąż problemem pozostają duże ilości trafiających do rzek i jezior substancji biogennej. Zagrożenia jakości wód związane z działalnością człowieka na obszarach wiejskich wynikają nie tylko z nieuregulowanej gospodarki ściekowej, ale również z niewłaściwego stosowania nawozów i prowadzenia intensywnej produkcji zwierzęcej. Uruchomienie

oczyszczalni ścieków w Szczecinie zdecydowanie poprawiło jakość wód ujściowego odcinka Odry, wód Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej. Szczególnej ochrony wymaga Jezioro Miedwiepodstawowe źródło zaopatrzenia w wodę pitną mieszkańców Szczecina. Jest ono narażone na zanieczyszczenia z terenów wiejskich, pochodzące z rolnictwa i związane z rozwojem turystyki. Zapewnienie odpowiedniej ilości i jakości wody jest największym problemem w dziedzinie gospodarki komunalnej w województwie. Trudności w zaopatrzeniu występują w zachodniej części pasa nadmorskiego. Większość mieszkańców obszarów wiejskich jest zaopatrywana w wodę z małych, lokalnych wodociągów, korzystających z rozdrobnionych ujęć podziemnych. Rozbudowie sieci wodociągowej musi towarzyszyć rozwój sieci kanalizacyjnej. Budowa nowoczesnych stacji uzdatniania wody pozwoli na zaopatrzenie ludności w wodę lepszej jakości. Budowa nowoczesnych oczyszczalni ścieków wpłynie na poprawę jakości odprowadzanych ścieków. Należy dążyć do uporządkowania gospodarki komunalnej poprzez modernizację sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, poprawę jakości wody pitnej i zmniejszenie zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska.

Działania:

- 6.2.1 Budowa, przebudowa lub remont sieci wodociągowej oraz infrastruktury towarzyszącej głównie na obszarach wiejskich
- 6.2.2 Budowa, przebudowa lub remont ujęć wody
- 6.2.3 Budowa, przebudowa lub remont sieci kanalizacyjnej oraz infrastruktury towarzyszącej głównie na obszarach wiejskich
- 6.2.4 Budowa, przebudowa lub remont oczyszczalni ścieków

Priorytet 6.3 Usprawnienie systemu gospodarki odpadami w regionie

Sprawne i właściwe funkcjonowanie kompleksowego systemu gospodarki odpadami wymaga ścisłej współpracy samorządów i inwestorów prywatnych w procesie przygotowania, budowy i eksploatacji regionalnych regionalnych instalacji przetwarzania odpadów komunalnych. Dzięki temu ograniczeniu ulegnie ilość odpadów ulegających biodegradacji przekazywanych do składowania oraz zapewniony zostanie odpowiedni poziom odzyskiwania odebranych odpadów komunalnych.

Działania:

- 6.3.1. Wspieranie rozwoju instalacji zagospodarowania odpadów (w tym RIPOK) poprzez wdrażanie efektywnych ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów

Karta Założeń Programu Strategicznego:		Program Strategiczny „Dostępność i Bezpieczeństwo”				
Jednostka Wiodąca: UMWZ (Lider):		Wydział Infrastruktury i Transportu				
Jednostka Współpracująca UMWZ:		Wydział Rozwoju Regionalnego, Wydział Zarządzania RPO, Wydział Społeczeństwa Informacyjnego i Informatyki, Biura Spraw Obronnych i Bezpieczeństwa Publicznego, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie				
Członek Zarządu odpowiedzialny za Program:		Wicemarszałek Wojciech Drożdż				
OCENA POKRYCIA SRWZ PRZEZ PROGRAMY STRATEGICZNE						
Nr Celu	Cele główne Programu Strategicznego wpisujące się w Cele Kierunkowe SRWZ	Nr celu kierunkowego SRWZ	Uwagi (opis)	Wskaźniki rezultatu opisujące Cele główne PS		
				wartość bieżąca	wartość docelowa do roku:	
					2020	2022
1	Zwiększenie dostępności i spójności komunikacyjnej regionu	1.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.6	Cel główny powiązany jest z : PS „Gospodarka” w zakresie gospodarki i gospodarki morskiej; PS „Współpraca Terytorialna” w zakresie polityki miejskiej i metropolitalnej oraz transgraniczności;	Skrócenie czasu przejazdu - 0%	15%	20%
2	Rozwój miejskich systemów transportowych	3.1, 3.2, 3.6	Cel główny powiązany jest z : PS „Gospodarka” w zakresie gospodarki i gospodarki morskiej; PS „Współpraca Terytorialna” w zakresie polityki miejskiej i metropolitalnej oraz transgraniczności;	Wzrost ilości przewożonych osób-0%	10%	15%
3	Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego w województwie	3.5, 4.3	Cel główny powiązany jest PS „Gospodarka” w zakresie wspierania inwestorów oraz rozwijania potencjału regionalnych specjalizacji gospodarczych oraz w zakresie rozwoju infrastruktury energetycznej na obszarach wiejskich, a także w zakresie rozwoju OZE;	Skrócenie przerw w dostawach energii elektrycznej – 377 min.	300 min	250 min
				Wzrost przepustowości gazowego systemu przesyłowego – 2,5 mld. m ³	7,5 mld. m ³	7,5 mld. m ³
4	Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego	3.4	Cel główny powiązany jest z: PS. „Społeczeństwo”, PS. „Ochrona Zdrowia”, PS „Zasoby naturalne i Rolnictwo”, PS „Gospodarka”, PS. „Przemysły Kreatywne i Czasu Wolnego”, PS „Współpraca Terytorialna”	Zwiększenie mobilności w województwie – 10 %	90%	90%
5	Zwiększenie bezpieczeństwa publicznego i niwelowanie zagrożeń	6.3, 6.4	Cel główny powiązany jest z PS „Przemysły Kreatywne i Czasu Wolnego” w zakresie turystyki, oraz PS „Ochrona Zdrowia” w zakresie ochrony zdrowia.	Poziom zadowolenia mieszkańców z działań służb bezpieczeństwa wewnętrznego - %	45%	47%
				Zwiększenie powierzchni obszarów chronionych przez wały powodziowe objęte działaniem [ha]	45 ha	50 ha
				Zwiększenie zdolności retencyjnych Międzyodrza [m3]	4,5 mln m ³	5 mln m ³
				Zwiększenie zdolności retencyjnych województwa [m3]	1,8 mln m ³	2 mln m ³
6	Rozwój infrastruktury ochrony środowiska i systemów gospodarki odpadami	4.1.4.2., 4.4., 4.5	Cel główny powiązany z PS „Marketing terytorialny” w zakresie edukacji ekologicznej mieszkańców regionu.	Redukcja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych – 0[%]	30%	40%
				Masa zagospodarowanych odpadów – b.d. [%]	40%	60%
				Liczba RLM korzystających z wybudowanych /zmodernizowanych sieci wodociągowych	11000	12500
				Liczba RLM obsługiwanych przez wybudowane/zmodernizowane ujęcia wody	29000	30000
				Liczba RLM korzystających z wybudowanych/zmodernizowanych sieci kanalizacyjnych	13000	14300
				Liczba RLM obsługiwanych przez wybudowane/zmodernizowane oczyszczalnie ścieków	17000	18500

MACIERZ CELÓW i PRIORYTETÓW PROGRAMU STRATEGICZNEGO *)

		Cele główne PS:	Przyporządkowanie do Celu głównego Programu Strategicznego	Czy dany Priorytet dotyczy również obszaru objętego innym Programem Strategicznym?	
Nr Prior	Priorytety Programu Strateg.:				
1.1	Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65		Cel główny 1	PS „Gospodarka”; PS „Współpraca terytorialna”	
1.2	Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.		Cel główny 1	PS „Gospodarka”	
1.3	Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu		Cel główny 1	PS „Gospodarka”	
1.4	Poprawa niezawodności taboru komunikacyjnego		Cel główny 1	PS „Gospodarka”	
2.1	Poprawa jakości miejskiej infrastruktury drogowej		Cel główny 2	PS „Gospodarka”; PS „Współpraca terytorialna”	
2.2	Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego		Cel główny 2	PS „Gospodarka”; PS „Współpraca terytorialna”	
2.3	Poprawa jakości obsługi pasażerskiej		Cel główny 2	PS „Gospodarka”; PS „Współpraca terytorialna”	
3.1	Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych źródeł wytwórczych oraz przesłanie nadwyżek energii w inne regiony kraju		Cel główny 3	PS „Gospodarka”	
3.2	Rozwój nowoczesnych, wysokosprawnych oraz niskoemisyjnych źródeł wytwórczych służących do produkcji energii elektrycznej i ciepła		Cel główny 3	PS „Gospodarka”	
3.3	Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców		Cel główny 3	PS „Gospodarka”	
3.4	Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie		Priorytet „Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie”		
4.1	Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno-komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s		Cel główny 4	PS. „Społeczeństwo”, PS. „Zdrowie”, PS „Gospodarka”, PS. „Przemysły Kreatywne i Czasu Wolnego”, PS „Współpraca Terytorialna”, PS Marketing Terytorialny.	

6.1	Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń	Cel główny 6	PS „Marketing terytorialny	
6.2	Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych	Cel główny 6	PS „Marketing terytorialny	
6.3	Usprawnienie systemu gospodarki odpadami w regionie	Cel główny 6	PS „Marketing terytorialny	

DZIAŁANIA PROGRAMU STRATEGICZNEGO

Nr Dział	Działania	Numer i nazwa Priorytetu PS	Uzasadnienie w części diagnostycznej Programu Strategicznego	Realizatorzy działania	Szacowane nakłady na realizację Działania	Wskaźniki produktu
						wartość bieżąca
1.1.1	Rozwój lądowego systemu transportowego dla przewozu osób i ładunków w oparciu o drogę ekspresową S3(E65) Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Legnica - Lubawka oraz linię kolejową E59/CE59 Świnoujście - Szczecin - Poznań/Kostrzyn - Wrocław - gr. państwa	1.1 Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Teza nr 1	GDDKiA PKP PLK S.A	Ogółem: 3,84 mld zł Centralne: 169 mln zł (DK) 600 mln zł (LK) UE krajowe: 675 mln zł (DK) 2,4 mld zł (LK)	(1) Długość wybudowanych dróg krajowych oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg krajowych – 0 km Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 0 km
1.1.2	Zapewnienie możliwości obsługi transportowej dla korytarza CETC-ROUTE65 poprzez sieć wspomagającą obejmującą drogi wojewódzkie nr 113 (Święta – Goleniów – Maszewo), 120 (Granica Państwa – Gryfino – Kobylanka), 122 (Krajnik Dolny - Pyrzyce – Piasecznik), 142 (Szczecin – Lisowo) oraz linie kolejowe nr 408/409 (Szczecin - Berlin/Hamburg) oraz nr 411/422/430 (Stargard Szcz. – Kostrzyn)	1.1 Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Teza nr 1	ZZDW w Koszalinie PKP PLK S.A	Ogółem: 301,5 mln zł Regionalne: 25,4 mln zł (DW) Centralne: 40 mln zł (LK) UE regionalne: 76,1 mln zł (DW) UE krajowe: 160 mln zł (LK)	(1) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg wojewódzkich – 0 km Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 0 km
1.1.3	Zwiększenie i wykorzystanie potencjału zespołu portów Szczecin – Świnoujście poprzez modernizację toru głębokowodnego	1.1 Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury	Teza nr 2	Zarząd Portów Szczecin - Świnoujście	Ogółem: 1,1 mld zł Centralne: 220 mln zł UE krajowe 880 mln zł	Długość zmodernizowanych torów wodnych (podejściowych) - 0 [km]

		transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65				
1.1.6	Wzrost mobilności społeczeństwa poprzez tworzenie nowych krajowych i międzynarodowych połączeń z portu lotniczego Szczecin - Goleniów	1.1 Wzmocnienie potencjału powiązań transportowych połączenia Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław - Bratysława - Zagrzeb - Rijeka, poprzez zapewnienie multimodalności infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Teza nr 3	PL Szczecin - Goleniów	b.m.	Liczba nowych połączeń lotniczych - 0 [szt.]
1.2.1	Poprawa skomunikowania głównych obszarów wzrostu - SOM z aglomeracją koszalińską - kołobrzeską w oparciu o autostradę A6 (gr. państwa/Kołbaskowo - Szczecin), drogę ekspresową S6: S3/S6 (Goleniów) - Koszalin - Słupsk - A1(Gdańsk) wraz Zachodnim Drogowym Obejściem Miasta Szczecina oraz linię kolejową nr 202 (Stargard Szcz. - Gdańsk)	1.1. Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 4	GDDKiA PKP PLK S.A.	Ogółem: 11,4 mld zł Centralne: 1,9 mld zł(DK) 360 mln zł(LK) UE krajowe: 7,68 mld zł (DK) 1,44 mld zł (LK)	(1) Długość wybudowanych dróg krajowych oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg krajowych - 0 km Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 0 km
1.2.2	Rozwijanie połączeń międzyregionalnych drogami wojewódzkich poprzez modernizację dróg nr 151 Świdwin - Barlinek - gr. województwa (kierunek Gorzów Wielkopolski) oraz nr 163 Kołobrzeg - Wałcz (kierunek Poznań)	1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 5	ZZDW w Koszalinie	Ogółem: 173 mln zł Regionalne: 44 mln zł UE regionalne: 129 mln zł	(1) Długość wybudowanych dróg wojewódzkich oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg wojewódzkich - 0 km
1.2.3	Zwiększenie dostępu do usług lotniczych mieszkańców Regionu poprzez tworzenie nowych lotnisk/lądowisk	1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 3	JST	b.m.	Liczba wspartych lotnisk - 0 [szt.]
1.2.4	Rozwój bezpośredniego połączenia drogowego łączącego Region ze stolicą kraju poprzez budowę drogi ekspresowej S10: A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - S7 (Płońsk)	1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 5	GDDKiA	Ogółem: 4,9 mld zł Centralne: 980 mln zł UE krajowe: 3,92 zł	(1) Długość wybudowanych dróg krajowych oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg krajowych - 0 km
1.2.5	Stymulowanie rozwoju środkowej części Pomorza poprzez rozbudowę drogi ekspresowej S11 (odc. Kołobrzeg - Koszalin - Piła) oraz modernizację linii kolejowej nr 404/405 (Piła - Szczecinek - Kołobrzeg).	1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 6	GDDKiA PKP PLK S.A	Ogółem: 2,7 mld zł Centralne: 480 mln zł(DK) 60 mln zł(LK) UE regionalne: 240 mln zł (LK) UE krajowe: 1,92 mld zł (DK)	1) Długość wybudowanych dróg krajowych oraz (2) Długość przebudowanych wyremontowanych dróg krajowych - 0 km Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych - 0 km
1.2.6	Włączenie Pomorza Zachodniego do planowanej sieci Kolei Dużych Prędkości poprzez uwzględnienie w krajowych dokumentach planistycznych i projektowych wydłużenia linii KDP Warszawa/Wrocław - Poznań o odcinek	1.2 Poprawa dostępu komunikacyjnego do ważnych regionalnych i ponadregionalnych ośrodków rozwoju.	Teza nr 7	WZP	b.k.	Włączenie województwa zachodniopomorskiego do planowanej sieci Kolei Dużych Prędkości

	wojewódzkich				453,1 mln zł	wojewódzkich – 0 km
1.3.2	Zwiększenie wewnętrznej dostępności województwa poprzez modernizację regionalnych linii kolejowych nr 210 (gr. woj. – Szczecinek – Runowo Pom.), 402/420 (Koszalin – Kołobrzeg – Świnoujście), nr 407 Wysoka – Kamień Pomorski oraz poprawę przepustowości linii nr 403 Piła – Stargard Szcz.	1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	Teza nr 8	PKP PLK S.A.	Ogółem: 452 mln zł Centralne: 90,4 mln zł UE regionalne: 361,6 mln zł	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – 0 km
1.3.3	Zwiększenie przepustowości transportowej poprzez budowę obwodnic na drogach krajowych (Koszalina i Sianowa, Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Wałcza, Węgorzyna) oraz na drogach wojewódzkich	1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	Teza nr 10	GDDKiA ZZDW w Koszalinie	Ogółem: 1,615 mld zł Regionalne: 2,9 mln zł (DW) Centralne: 320 mln zł (DK) UE regionalne: 11,6 mln zł (DW) UE krajowe: 1,28 mld zł (DK)	Liczba nowych obwodnic miejscowości [szt.] Długość wybudowanych odcinków krajowych/dróg wojewódzkich [km]
1.3.4	Poprawa skomunikowania wysp Uznam i Wolin poprzez budowę stałego połączenia drogowego w Świnoujściu	1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	Teza nr 2	GDDKiA	Ogółem: 1,3 mld zł Centralne: 260 mln zł UE krajowe: 1.04 mld zł	Budowa tunelu [szt] Długość wybudowanych odcinków krajowych – 0 [szt]
1.3.5	Poprawa bezpieczeństwa na styku dróg i linii kolejowych oraz redukcja emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska naturalnego	1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	Teza nr 9	PKP PLK S.A.	Ogółem: 50 mln zł Centralne: 10 mln zł UE krajowe: 40 mln zł	Przejazdy kolejowe, na których poprawiono bezpieczeństwo – 0 [%]
1.3.6	Działanie dotyczące wsparcia dróg lokalnych (gminnych i powiatowych)	1.3 Poprawa dostępu do subregionalnych obszarów wzrostu	Teza nr 13	Gminy, powiaty	Ogółem: b.d Lokalne: b.d UE regionalne: b.d	Długość odcinków linii poddanych szlifowaniu – 0 [km] (1) Długość wybudowanych dróg gminnych (2) Długość przebudowanych lub wyremontowanych dróg gminnych (3) Długość wybudowanych dróg powiatowych (4) Długość przebudowanych lub wyremontowanych dróg powiatowych – 0 km
1.4.1	Poprawa jakości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich poprzez modernizację i zakupy nowego taboru kolejowego.	1.4 Poprawa niezawodności taboru komunikacyjnego	Teza nr 8	WZP	Ogółem: 550 mln zł Regionalne: 110 mln zł UE regionalne: 440 mln zł	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego
2.1.1	Usprawnienie miejskich systemów komunikacyjnych poprzez budowy i przebudowy dróg z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań bezkolizyjnych	2.1 Poprawa jakości miejskiej infrastruktury drogowej	Teza nr 11	JST	Ogółem: b.d Lokalne: b.d UE regionalne: b.d	Całkowita długość nowych zmodernizowanych dróg miejskich
	Integracja ścieżek rowerowych, jako				Ogółem: 50 mln zł	Długość wybudowanych

						kolejowych – 0 km
2.2.3	Rozwój systemu komunikacji miejskiej SOM poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego	2.2 Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego	Teza nr 11	JST w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	Ogółem: 50 mln zł Lokalne: 10 mln zł UE regionalne: 40 mln zł	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej
2.2.4	Zwiększenia wewnętrznej dostępności komunikacyjnej aglomeracji koszalińsko-kołobrzeskiej poprzez modernizację i zakup taboru autobusowego	2.2 Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego	Teza nr 11	JST w ramach aglomeracji kołobrzesko-koszalińskiej	Ogółem: 50 mln zł Lokalne: 10 mln zł UE regionalne: 40 mln zł	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej
2.2.5	Poprawa jakości i niezawodności komunikacji miejskiej i podmiejskiej, subregionalnych ośrodków wzrostu dzięki modernizacji oraz zakupowi taboru autobusowego	2.2 Poprawa niezawodności taboru i jakości infrastruktury tramwajowo-kolejowej dla obsługi publicznego transportu zbiorowego	Teza nr 11	JST z wyłączeniem SOM i aglomeracji kołobrzesko-koszalińskiej	Ogółem: 50 mln zł Lokalne: 10 mln zł UE regionalne: 40 mln zł	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej
2.3.1	Integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę zintegrowanych centrów komunikacyjnych oraz opracowanie zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego w publicznym transporcie zbiorowym	2.3 Poprawa jakości obsługi pasażerskiej	Teza nr 12	WZP, PKP PLK S.A., JST	Ogółem: 750 mln zł. Lokalne/Regionalne: 150 mln zł UE regionalne/UE krajowe: 600 mln zł	Liczba wybudowanych, przebudowanych lub wyremontowanych przystanków kolejowych - [szt.] Liczba dworców objętych systemem SIP – 4 [szt.] Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych / zintegrowanych centrów przesiadkowych – 0 [szt.]
3.1.1	Wzmocnienie powiązań regionu z krajowym systemem elektroenergetycznym poprzez modernizację i rozbudowę sieci najwyższych napięć w celu zapewnienia bezpieczeństwa aglomeracji szczecińskiej, wzmocnienia połączeń transgranicznych i przyłączenia nowych źródeł, w tym OZE	3.1 Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych źródeł wytwórczych oraz przesłanie nadwyżek energii w inne regiony kraju	Teza nr 14	PSE SA	Ogółem: 2 250 mln zł Centralne: b.d.	Długość nowo wybudowanych i zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych – 0 km
3.1.2	Poprawa jakości i niezawodności dostaw energii do odbiorców oraz likwidacja barier dla rozwoju energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii poprzez modernizację i rozbudowę	3.1 Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej zapewnienie wysokiej jakości dostaw energii elektrycznej do odbiorców w województwie, przyłączenie nowych źródeł	Teza nr 14	ENEA Operator Sp. z o.o., ENERGIA Operator SA, PGE GiEK S.A.	Ogółem: 546 mln zł Centralne:	Długość nowo wybudowanych i zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych i

				Gmina		
3.3.1	Dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego poprzez realizację terminala LNG oraz innych inwestycji strategicznych w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury sieciowej	3.3 Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców	Teza nr 16	OGP GAZ-SYSTEM SA	Ogółem: 815 mln zł Centralne: b.d.	Długość nowo wybudowanych i zmodernizowanych gazociągów przesyłowych - 1344 km
3.3.2	Rozwój systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych oraz modernizacja istniejących sieci dystrybucyjnych	3.3 Poprawa przepustowości gazowego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego dla zapewnienia ciągłości dostaw gazu do istniejących i przyszłych odbiorców	Teza nr 16	WSG Sp. z o.o., DUON Dystrybucja SA	Ogółem: 240 mln zł Centralne: b.d.	Długość wybudowanej / zmodernizowanej dystrybucyjnej sieci gazo - 0 km
3.4.1	Optimalizacja wykorzystania potencjału dla rozwoju energetyki odnawialnej	3.4 Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie	Priorytet „Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym w województwie” „Gospodarkę			
4.1.1	Budowa zachodniopomorskiej sieci nowej generacji (NGN/NGA)	4.1 Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno-komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s	Teza nr 14	MRR, Samorząd Województwa, JST	Ogółem: 250 mln zł Centralne: 50 mln zł UE krajowe: 250 mln zł	Długość nowej sieci światłowodowej NGN (0 km)
4.1.2	Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej sprzyjająca rozwojowi dostępności do bezpiecznych usług cyfrowych	4.1 Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno-komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s.	Teza nr 14	Samorząd Województwa	Ogółem: 150 mln zł Centralne: 100 mln zł UE regionalne: 40 mln zł Lokalne: 10 mln zł	Długość nowej i zmodernizowanej sieci światłowodowej poza regionalną siecią NGN (0 km)
4.1.3	Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej sprzyjająca rozwojowi dostępności do bezpiecznych usług cyfrowych	4.1 Zwiększenie dostępności do bezpiecznych technologii informacyjno-komunikacyjnych poprzez włączanie zachodniopomorskich interesariuszy do sieci nowej generacji o przepływności na poziomie co najmniej 30 Mb/s.	Teza nr 14	Samorząd Województwa	Ogółem: 100 mln zł Lokalne: 20 mln zł UE regionalne: 80 mln zł	Liczba regionalnych platform cyfrowych – 0 szt.
5.1.1	Wzrost efektywności systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej poprzez modernizację wyposażenia i rozwój jednostek specjalistycznych	5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa publicznego funkcjonującego na potrzeby społeczności lokalnych	Teza 19	Państwowa Straż Pożarna (KW, KP)	Ogółem: 18,5 mln zł Centralne: 5 550 tys. zł Europejskie: 12 950 tys. zł	Liczba jednostek służb ratowniczych wyposażonych w sprzęt do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków katastrof - 4 [szt.]
5.1.2	Wzrost efektywności działań służb porządku publicznego poprzez modernizację techniczną jednostek policji	5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa publicznego funkcjonującego na potrzeby społeczności lokalnych	Teza 20	Policja (KWP, KPP)	Ogółem: 25 mln zł Centralne: 7,5 mln Europejskie: 17,5 mln	Liczba jednostek powiatowych oraz wojewódzkich policji wyposażonych w nowoczesne systemy łączności i systemy teleinformatyczne – 1 [szt.] Liczba zakupionego sprzętu lub systemów służących poprawie bezpieczeństwa ochrony uczestników ruchu – [szt.]
						Średnia ocena w ramach

5.3.1	Budowa, modernizacja lub odbudowa wałów przeciwpowodziowych (głównie rzeki Przymorza Zachodniego oraz regionu Dolnej Odry)	5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powódzie)	Teza nr 22	Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie	Ogółem: 550 mln zł	Długość modernizowanych wałów przeciwpowodziowych [k]
5.3.2.	Odtworzenie naturalnych terenów zalewowych Międzyodrza	5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powódzie)	Teza nr 22	Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie	Ogółem: 100 mln zł	Powierzchnia terenów zalewowych Międzyodrza [ha]
5.3.3.	Budowa, modernizacja lub odbudowa zbiorników wraz z niezbędną infrastrukturą służących retencjonowaniu wód na cele przeciwpowodziowe	5.3 Ograniczenie negatywnych skutków skrajnych warunków pogodowych (susze, powódzie)	Teza nr 22	Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie	Ogółem: 200 mln zł	Liczba zbiorników retencyjnych [szt.] Pojemność obiektów małej retencji [m ³]
6.1.1.	Budowa i modernizacja systemów i urządzeń do redukcji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych w zakładach Kronospan Grupa Polska, Zakłady Chemiczne "Police" S.A., PGE Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. oraz pozostałych podmiotach korzystających ze środowiska w województwie	6.1. Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń	Teza nr 23	Podmioty prywatne	Ogółem: 2 400,00 mln zł Lokalne: 240,00 mln zł Regionalne: 600,00 mln zł Centralne: 600,00 mln zł UE krajowe: 480 mln zł UE regionalne: 480 mln zł	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie – 0 [szt.]
6.1.2.	Termomodernizacja budynków	6.1. Poprawa jakości powietrza w województwie przez redukcję emisji zanieczyszczeń	Teza nr 24	JST	Ogółem: 2 700,00 mln zł Lokalne: 270,00 mln zł Regionalne: 675,00 mln zł Centralne: 675,00 mln zł UE krajowe: 540 mln zł	Powierzchnia użytkowa zmodernizowanych termicznie budynków – 0 [m ²]

				podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodno-kanalizacyjną w gminach (p-jst)		
6.2.2	Budowa, przebudowa lub remont ujęć wody	6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych	Teza nr 26	Wodociągi Zachodniopomorskie Sp. z o.o. w Goleniowie (WOZ), Przedsiębiorstwo Usług Wodnych i Sanitarnych Sp. z o.o. w Nowogardzie (PUWiS), podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodno-kanalizacyjną w gminach (p-jst)	Ogółem: 16 mln zł Lokalne: b.d Regionalne: b.d Centralne: b.d UE krajowe: b.d UE regionalne: b.d	Liczba wybudowanych ujęć wody/ Liczba zmodernizowanych ujęć wody Łącznie – 0 [szt.]
6.2.3	Budowa, przebudowa lub remont sieci kanalizacyjnej oraz infrastruktury towarzyszącej głównie na obszarach wiejskich	6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych	Teza nr 26	Wodociągi Zachodniopomorskie Sp. z o.o. w Goleniowie (WOZ), Przedsiębiorstwo Usług Wodnych i Sanitarnych Sp. z o.o. w Nowogardzie (PUWiS), podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodno-kanalizacyjną w gminach (p-jst)	Ogółem: 27 mln zł Lokalne: b.d Regionalne: b.d Centralne: b.d UE krajowe: b.d UE regionalne: b.d	(1) Długość wybudowanej kanalizacji sanitarnej oraz Długość rozbudowanej lub zmodernizowanej kanalizacji sanitarnej
6.2.4	Budowa, przebudowa lub remont oczyszczalni ścieków	6.2 Budowa i rozbudowa systemów zaopatrzenia w wodę, sieci kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków dla poprawy jakości, dostępności i efektywności korzystania z zasobów wodnych do celów gospodarczych i bytowych	Teza nr 26	Wodociągi Zachodniopomorskie Sp. z o.o. w Goleniowie (WOZ), Przedsiębiorstwo Usług Wodnych i Sanitarnych Sp. z o.o. w Nowogardzie (PUWiS), podmioty odpowiedzialne za gospodarkę wodno-kanalizacyjną w gminach (p-jst)	Ogółem: 25 mln zł Lokalne: b.d Regionalne: b.d Centralne: b.d UE krajowe: b.d UE regionalne: b.d	(1) Liczba wybudowanych oczyszczalni ścieków komunalnych (2) Liczba rozbudowanych lub zmodernizowanych oczyszczalni ścieków komunalnych
6.3.1.	Wspieranie rozwoju instalacji zagospodarowania odpadów (w tym RIPOK) poprzez wdrażanie efektywnych ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania odpadów	6.3. Usprawnienie systemu gospodarki odpadami w regionie	Teza nr 27	Podmioty prywatne	Ogółem: 50 mln zł Lokalne: 2,5 mln zł Regionalne: 5 mln zł Centralne: 5 mln zł UE krajowe: 18 750 mln zł UE regionalne: 18 750 mln zł	Liczba wybudowanych zakładów zagospodarowania odpadów/ Liczba rozbudowanych/zmodernizowanych zakładów zagospodarowania odpadów Łącznie – 0 [szt.]

