

Raport z konsultacji Projektu stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego

Szczecin, dnia 9 września 2014

Spis treści

Wstęp	3
Formy i przebieg konsultacji.....	3
Główne wnioski z konsultacji	4
Rekomendowane zmiany <i>Projektu stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego</i>	4
Załączniki:	8
1. Tabela uwag przekazanych w ramach konsultacji bezpośrednich	8
2. Tabela uwag przekazanych w ramach konsultacji pośrednich	10

Wstęp

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego 27 czerwca 2014 r. przyjął *Projekt stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego* – nowego instrumentu służącego realizacji polityki rozwoju, którego zasadniczym celem jest zapewnienie koordynacji pomiędzy politykami i instrumentami rozwojowymi na szczeblu krajowym i regionalnym. Narzędzie Kontraktu terytorialnego zostało po raz pierwszy zaproponowane w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020 przyjętej przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 roku. Formalne podstawy do zawarcia Kontraktu terytorialnego wprowadziła zaś nowelizacja ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która weszła w życie 8 kwietnia 2014 r.

Prace nad kontraktem terytorialnym, w tym proces identyfikacji i kwalifikacji przedsięwzięć priorytetowych, trwają w województwie zachodniopomorskim od końca 2012 roku. Pierwsza, wyjściowa lista 39 przedsięwzięć rekomendowanych do objęcia kontraktem została opublikowana pod koniec czerwca 2013 roku na stronach Urzędu Marszałkowskiego z jednoczesnym zaproszeniem do zgłaszania kolejnych propozycji. Nadesłane w tym trybie przedsięwzięcia – w liczbie ponad 190 – zostały poddane analizie i ocenie przez właściwe komórki Urzędu Marszałkowskiego, a następnie przekazane do konsultacji Radnym Województwa. Podczas dalszej weryfikacji przedsięwzięć, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów wynikających z zasad realizacji polityki spójności w okresie programowania 2014-2020 oraz prowadzonym dialogiem z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, zaproponowany został układ 4 celów, 15 obszarów tematycznych oraz 62 przedsięwzięć priorytetowych, przedstawionych w *Projekcie stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego*.

Formy i przebieg konsultacji

W *Projekcie stanowiska (...)* zostały zawarte informacje nt. kluczowych dla rozwoju Pomorza Zachodniego celów i przedsięwzięć, które zgodnie z wymogami ustawowymi – podlegają zaopiniowaniu przez jednostki samorządu terytorialnego z województwa zachodniopomorskiego.

W związku z powyższym w dniu 27 lipca rozpoczął się proces konsultacji przedmiotowego *Projektu stanowiska (...)*, który został przeprowadzony w dwóch etapach:

1. Konsultacji bezpośrednich, których wyrazem była Konferencja dotycząca projektu stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego, przeprowadzona w dniu 4 sierpnia 2014 r.
2. Konsultacji pośrednich związanych z możliwością wyrażenia uwag i opinii dotyczących przedmiotowego *Projektu stanowiska (...)* poprzez formularz uwag wysyłany na adres: kontrakt.terytorialny@wzp.pl.

Proces konsultacji pośrednich trwał do 22 sierpnia 2014 r. Po jego zakończeniu opracowane zostanie Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego, które stanowić będzie podstawę do rozpoczęcia negocjacji ostatecznego kształtu umowy Kontraktu terytorialnego ze stroną rządową.

Główne wnioski z konsultacji

W wyniku procesu konsultacji, zarówno bezpośrednich jak i pośrednich, zgłoszonych zostało łącznie 79 uwag, które dotyczyły przede wszystkim:

- Ponownych zgłoszeń przedsięwzięć, które nie zostały objęte *Projektem stanowiska (...)*;
- Zgłoszeń nowych przedsięwzięć;
- Usunięcia jednego z przedsięwzięć;
- Doprecyzowania opisów i map dotyczących poszczególnych przedsięwzięć.

Rekomendowane zmiany *Projektu stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego*

Każda ze zgłoszonych uwag została rozpatrzona i przeanalizowana, szczególnie w kontekście zapisów dokumentów strategicznych szczebla krajowego i regionalnego, zapisów Umowy Partnerstwa oraz projektów programów operacyjnych (krajowych i regionalnego), a także uwarunkowań polityki rozwoju prowadzonej przez administrację rządową.

Wykaz uwag zgłoszonych w wyniku konsultacji pośrednich i bezpośrednich stanowi odpowiednio *Załącznik nr 1* i *Załącznik nr 2* do niniejszego Raportu.

Natomiast w przypadku przedsięwzięć, nowo i ponownie zgłoszonych, na podstawie rekomendacji uzyskanych od Zarządu Województwa poddano weryfikacji – w kontekście uwarunkowań wskazanych w Umowie Partnerstwa – następujące przedsięwzięcia:

1. Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu.
2. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych SSSE Podstrefa Koszalin.
3. Podniesienie atrakcyjności oraz poprawa komunikacji regionu poprzez usprawnienie połączeń do planowanych dróg ekspresowych S6, S11 wraz z wprowadzeniem alternatywnych rozwiązań transportowych.
4. Trasa Północna etap III.
5. II etap rozbudowy Dworca PKP.
6. Przebudowa ulicy Kolumba wraz z placem przeddworcowym.
7. Budowa statku dalekomorskiego Wielozadaniowej Jednostki Badawczej (demonstrator technologii morskich). Zgłaszający: Konsorcjum Naukowo Przemysłowe w składzie: KGHM Polska Miedź S.A., LOTOS S.A., Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., INTEROCENAMETAL, Centrum Badań i Rozwoju Technologii dla Przemysłu S.A., Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Górniczo - Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie, Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W wyniku przeprowadzonej analizy oraz oceny przedsięwzięć, zgodnie z Regulaminem oceny propozycji przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego dla województwa zachodniopomorskiego,

zamieszczony w *Projekcie stanowiska (...)* wykaz przedsięwzięć priorytetowych został uzupełniony o następujące przedsięwzięcia:

1. Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu.
2. Budowa statku dalekomorskiego Wielozadaniowej Jednostki Badawczej (demonstrator technologii morskich). Zgłaszający: Konsorcjum Naukowo Przemysłowe w składzie: KGHM Polska Miedź S.A., LOTOS S.A., Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A., INTEROCENAMETAL, Centrum Badań i Rozwoju Technologii dla Przemysłu S.A., Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Górniczo - Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie, Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.
3. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych SSSE na obszarze KKBOF.

Ponadto z uwagi na prowadzone konsultacje wewnętrzne w *Projekcie stanowiska (...)* dokonane zostały następujące zmiany:

1. W obszarze „Budowa i modernizacja dróg kolejowych” (cel 1 Poprawa zewnętrznej dostępności województwa) lista przedsięwzięć została uzupełniona o projekt dotyczący modernizacji linii kolejowych nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce - granica RP (kierunek Berlin).
2. W obszarze „Zdrowie i opieka społeczna” dokonano następujących modyfikacji:
Zmiany w projektach objętych *Projektem stanowiska (...)* z dn. 27 czerwca br:
 - 1) zmiana nazwy projektu realizowanego przez Samodzielny Publiczny Szpital „Zdroje” z tytułu „Budowa Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego w Szczecinie” na „Poprawa efektywności i organizacji opieki nad dziećmi w województwa zachodniopomorskim poprzez wyposażenie w sprzęt i urządzenia medyczne SPSZOZ "Zdroje" w Szczecinie”
 - 2) podniesienie wartości projektu „Wdrożenie nowoczesnych technik diagnostyki radioizotopowej, radioterapii oraz e-usług w Zachodniopomorskim Centrum Onkologii w Szczecinie” realizowanego przez Zachodniopomorskie Centrum Onkologii o kwotę 38,4 mln zł,
 - 3) podział projektu „Przebudowa i wyposażenie regionalnej bazy diagnostycznoterapeutycznej lecznictwa zakaźnego w subregionach” na 2 projekty:
 - 1) „Rozbudowa budynku na potrzeby Oddziałów Zakaźnych oraz Poradni Specjalistycznych, wraz z wyposażeniem na terenie SPWSZ w Szczecinie”, realizowany przez Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie;
 - 2) „Przebudowa z rozbudową Oddziału Obserwacyjno - Zakaźnego z Pododdziałem Hepatologii, Izbą Przyjęć i Poradnią Chorób zakaźnych dla Dzieci i Dorosłych Szpitala Wojewódzkiego im. M. Kopernika w Koszalinie”. Kwota przedsięwzięcia pozostaje bez zmian,
 - 4) „Centrum Opieki Długoterminowej przy Specjalistycznym Zespole Gruźlicy i Chorób Płuc w Koszalinie” - podwyższenie wartości przedsięwzięcia o 40,7 tys. zł.
 - 5) Projekt pn. „Modernizacja infrastruktury Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego (nr 1 i Nr 2) Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie” został

zastąpiony następującymi projektami PUM:

- 1) „Obiekt SPSK 1 PUM przy ul. Bronowickiej w Szczecinie (termomodernizacja i remont kliniki psychiatrii)”, wartość: 10 mln zł,
- 2) „Obiekt SPSK 1 PUM w Policach (termomodernizacja, modernizacja bloku operacyjnego)”, wartość: 14 mln zł.

- I) Usunięcia z listy projektów objętych *Projektem stanowiska (...)* z dn. 27 czerwca br:
 - 1) usunięcie przedsięwzięcia „Rozwój usług e-Zdrowia o charakterze ponadregionalnym, w tym telemedycyna” realizowanego przez szpitale podległe samorządowi województwa.
 - II) Dodanie nowych przedsięwzięć:
 - 1) „Dostosowanie SPW5Z do potrzeb szybko rosnącej populacji osób starszych - zwiększenie liczby łóżek w Oddziale Geriatrii i Przewlekłe Chorych”; Realizacja: Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie,
 - 2) „Budowa i modernizacja Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie”. Realizacja: Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie,
 - 3) „Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Samodzielnym Publicznym Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Szczecinie”; Realizacja: Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie,
 - 4) „Budowa lądowiska dla śmigłowców przy Regionalnym Szpitalu w Kołobrzegu” Realizacja: Regionalny Szpital w Kołobrzegu,
 - 5) „Zakup 74 specjalistycznych środków transportu sanitarnego wraz z wyposażeniem w sprzęt i aparaturę medyczną na potrzeby Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie”; Realizacja: Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie,
 - 6) „Przebudowa, rozbudowa i modernizacja kompleksu Szpitala Zdunowo celem utworzenia nowego Centrum Urazowego, dostosowanego do standardów wymaganych przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej”; Realizacja: Specjalistyczny Szpital im. prof. A Sokołowskiego,
 - 7) „Przebudowa i dostosowanie do aktualnych wymogów Regionalnego Szpitala w Kołobrzegu wraz z niezbędnym wyposażeniem”; Realizacja: Regionalny Szpital w Kołobrzegu,
 - 8) „Podniesienie jakości i dostępności usług medycznych SPWSZ w Szczecinie poprzez budowę budynku na potrzeby Oddziału Nefrologii i Transplantacji Nerek, Stacji Dializ, Oddziału Neurologii wraz z Oddziałem Udarowym oraz Oddziału Chorób Wewnętrznych i Nadciśnienia Tętniczego wraz z wyposażeniem”; Realizacja: Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony w Szczecinie,
4. W obszarze kultura-edukacja-sport zmieniona została nazwa przedsięwzięcia pn. „Muzeum Morskie Balticum” na „Centrum Nauki w Szczecinie”, zmieniono zapisy dotyczące opisu przedsięwzięcia.

Ponadto w wyniku uwzględnienia uwag zewnętrznych dokonano następujących modyfikacji *Projektu Stanowiska (...)*:

1. W obszarze infrastruktura komunikacyjna SOM Zmieniona została nazwa przedsięwzięcia „Trasa średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji Szczecina” na „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie”. Zmieniony został zakres projektu oraz koszt realizacji (z 145 mln zł na 110 mln zł).
4. Doprecyzowany został zakres przedsięwzięcia pn. „Program rozwoju transportu niskoemisyjnego na terenie KKBOF” wraz z zmianą kosztów (z 436 mln zł na 133 mln zł).

Uwagi związane z doprecyzowaniem poszczególnych zapisów czy map zostały uwzględnione. Propozycja usunięcia jednego z przedsięwzięć po uwzględnieniu informacji uzyskanych od instytucji odpowiedzialnej za jego realizację została rozpatrzona negatywnie.

Załączniki:

1. Tabela uwag przekazanych w ramach konsultacji bezpośrednich

Uwagi zgłoszone podczas Konferencji				
Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Treść uwagi	Stanowisko Zarządu WZ do zgłoszonych uwag
1	Janusz Żmurkiewicz	Prezydent Miasta Świnoujście	(...) Tworzone programy regionalne powinny być spójne z tym co jest tworzone na szczeblu Warszawy (krajowym). Pierwszym przedsięwzięciem jest droga S3, jednakże zapomniano, że droga ta zaczyna się w Świnoujściu, a nie w Szczecinie i zakres ten nie został uwzględniony w Programie Dróg Krajowych. Powinniśmy zrobić wszystko, aby (droga) została ujęta na szczeblu wszystkich dokumentów programowych.	Uwaga uwzględniona.
2	Janusz Żmurkiewicz	Prezydent Miasta Świnoujście	(...) jest wpisane stałe połączenie (dot. przedsięwzięcia nr 5 Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin), ale warto dodać także inne źródła finansowania, oprócz POiŚ wskazać również budżet państwa, środki gminy i inne, aby wskazać szerszy wachlarz możliwego finansowania.	Zakres finansowania zostanie uspołniony w całym Stanowisku; z wskazaniem ogólnym na finansowanie krajowe i/lub regionalne.
3	Janusz Żmurkiewicz	Prezydent Miasta Świnoujście	Mapy załączone do projekty Stanowiska nie pokazują Świnoujścia (...) bardzo proszę o uwzględnienia miasta na mapach.	Mapy, na których nie przedstawiono nazwy miasta Świnoujście zostaną zmodyfikowane.
4	Piotr Jedliński	Prezydent Miasta Koszalin	projekt stanowiska będzie wymagał dłuższych negocjacji niż do 22 sierpnia; w ramach projektu wskazano dużo mniej niż zgłoszono projektów przez KKBOF; będą składane ponownie i będą głównie dotyczyć gospodarki, edukacji zawodowej na której zapotrzebowanie składają przedsiębiorcy oraz uzbrojenia terenów inwestycyjnych.	Uwaga nie wymaga rozstrzygnięcia.

5	Piotr Jedliński	Prezydent Miasta Koszalin	Lektura całego dokumentu wskazuje na dość ogólną listę, z doprecyzowanymi przedsięwzięciami realizowanymi na terenie Szczecina i Stargardu Szczecińskiego, czyli jak podkreślił Prezydent J. Żmurkiewicz, tzw. Stary SOM, natomiast przedsięwzięcia dotyczące Koszalina i KKBOF są dość ogólne (i jest ich niewiele).	Zapisy dotyczące poszczególnych przedsięwzięć, w tym także z KKBOF, są spójne z informacjami przekazanymi przez podmioty zgłaszające projekty.
6	Piotr Jedliński	Prezydent Miasta Koszalin	Warto doprecyzować zapisy dotyczące finansowania poszczególnych przedsięwzięć, nie tylko odnosząc się do POiŚ czy RPO.	Zakres finansowania zostanie uspołniony w całym Stanowisku; z wskazaniem ogólnym na finansowanie krajowe i/lub regionalne.
7	Witold Ratajczak	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	Nadal problem stanowi kwestia utrudnionego wyjazdu z miasta Szczecina i most kolejowy w Podjuchach; jest to najbardziej unikana kwestia w Polsce, prośba aby ten kluczowy element ująć w stanowisku (zarządu do KT).	W przedsięwzięciu dot. Modernizacji linii kolejowej 273 - wskazano na konieczność przebudowy przedmiotowego mostu kolejowego nad Regalicą.

2. Tabela uwag przekazanych w ramach konsultacji pośrednich

Tabela z uwagami zgłoszonymi w ramach konsultacji Projektu Stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do Kontraktu Terytorialnego					
Lp.	Imię i nazwisko/ nazwa organizacji	Zgłaszane uwagi, postulaty, propozycje			Stanowisko Zarządu WZ do zgłoszonych uwag
		Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział, podrozdział, punkt)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	
1	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 3, pkt. 3.2, mapa na str. 27	Odcinek Brzozowo – Rurka i Rurka – Rzęśnica nie został wyrysowany na mapie znajdującej się w pkt 3.2 Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa, w obszarze: budowa i modernizacja dróg kołowych.		Uwaga uwzględniona.
2	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 1 "Budowa drogi krajowej nr 3 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od Szczecina do Świnoujścia", str. 43; <u>Przewidywana data</u> <u>rozpoczęcia/zakończenia realizacji</u> <u>projektu</u>	Odcinek Świnoujście – Troszyn, przewidywana możliwa data rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu: 2019 – 2021; • obwodnica Brzozowa – przewidywana możliwa data rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu: 2016 – 2017; • odcinek Brzozowo – Rurka, Rurka – Rzęśnica - przewidywana możliwa data rozpoczęcia realizacji projektu: 2017.		Uwaga uwzględniona.

3	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 2 "Budowa drogi krajowej nr 6 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa"; str. 44; <u>szacunkowe koszty oraz data rozpoczęcia/zakończenia realizacji projektu</u>	Odcinek Goleniów – Koszalin - przewidywany możliwy koszt realizacji 3 313 mln zł; • odcinek Sianów – Słupsk - przewidywana możliwa data zakończenia realizacji projektu: 2019.		Uwaga uwzględniona.
4	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45, <u>opis przedsięwzięcia</u>	Nie uwzględniono w zakresie przedsięwzięcia "Budowa drogi krajowej nr 10 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski wraz z obwodnicą Wałcza)" zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zdunowo w ciągu S – 10”, które to zadanie znalazło się w załączniku nr 2 do obowiązującego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015.	W chwili obecnej zrealizowany został wyłącznie I etap budowy ww. obwodnicy, tj.: jedna jezdnia, ze zrealizowanymi w docelowych przekrojach obiektami inżynierskimi oraz wykupionym pasem drogowym o szerokości umożliwiającej budowę przedmiotowej drugiej jezdni. Ponadto, droga na odcinku Szczecin – początek obw. Stargardu Szczecińskiego, oznaczona zostanie jako ekspresowa dopiero po wybudowaniu przedmiotowej drugiej jezdni. Szacowany koszt realizacji inwestycji to 84,4 mln zł. W przypadku zapewnienia źródeł finansowania, możliwy termin wykonania inwestycji to lata 2016-2018;	Uwaga uwzględniona.

5	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45, <u>opis przedsięwzięcia</u>	Opis przedsięwzięcia dla Budowy drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza zawiera m.in. informacje: „odcinek Szczecin – Piła: przewiduje się pozostawienie rezerwy terenu w pasie dzielącym pod trzeci pas ruchu. (...) W ciągu dróg publicznych przecinanych przez projektowaną trasę S10 projektuje się bezkolizyjne przejazdy. Droga będzie posiadała odwodnienie na całej długości oraz oświetlenie węzłów i skrzyżowań.” .	Z powyższego opisu należy usunąć informacje o rezerwie pod trzeci pas ruchu, jak również o oświetleniu skrzyżowań.	Uwaga uwzględniona.
6	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45, <u>opis przedsięwzięcia</u>	W zakresie dotyczącym obwodnicy Wałcza podano: „Zadanie obejmuje: budowę nowego dwujezdniowego odcinka drogi krajowej nr 10 na odcinku około 16 km oraz około 4 km nowego odcinka drogi krajowej nr 22, stanowiącego obwodnicę miasta Wałcz, budowę 4 węzłów	Opis zawiera błędne informacje, gdyż nowy dwujezdniowy odcinek drogi krajowej nr 10 będzie realizowany na długości około 17,8 km. Nie przewiduje się również budowy odcinka w ciągu drogi krajowej nr 22. Węzły drogowe będą nosić nazwy: Wałcz Zachód, Wałcz Północ, Wałcz Wschód i Witankowo.	Uwaga uwzględniona.

			drogowych w ciągu drogi S-10: "Chrząstkowo", "Kołobrzaska", "Ostrowiec", "Witankowo", oraz węzła "Dobino" w ciągu drogi krajowej nr 22".		
7	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45; <u>oczekiwane rezultaty</u>	W ramach oczekiwanych rezultatów wskazano: „poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich (wzmocnienie połączeń w relacji Gdańsk – Szczecin)“.	Warto zwrócić uwagę, iż droga krajowa nr 10 łączy Szczecin z aglomeracją Bydgosko – Toruńską, i poprzez drogę krajową nr 7 z Warszawą, zapewniając najkrótsze drogowe połączenie z centralną Polską.	Uwaga uwzględniona.
8	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45	Pozostałe uwagi ogólne w uzasadnieniu.	Droga krajowa nr 10 na odcinku – granica Państwa w Lubieszynie – Szczecin (węzeł Kijewo), docelowo nie będzie posiadać parametrów drogi ekspresowej, niemniej jednak dla odcinka Lubieszyn – granica miasta Szczecin, GDDKiA Oddział w Szczecinie, w ramach prowadzonych prac studialnych, uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, która zakłada realizację drogi w nowym śladzie, w klasie technicznej GP, jako dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu. Zwrócić tu należy uwagę, iż na powyższym odcinku droga krajowa nr 10, krzyżuje się z również wymienionym w Projekcie stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do Kontraktu terytorialnego, zachodnim obejściem drogowym Szczecina i to na nowym przebiegu drogi krajowej nr 10 planuje się w ramach ww. zachodniego obejścia drogowego węzeł komunikujący obie drogi. Droga krajowa nr 10 na powyższym odcinku nie została ujęta w obowiązującym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015. Warto również zwrócić uwagę, iż docelowo obwodnica Stargardu Szczecińskiego miała być wyposażona w węzeł drogowy komunikujący drogę krajową nr 10 z Parkiem Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w	Uwagi uwzględnione.

				Stargardzie Szczecińskim. W chwili obecnej nie prowadzi się żadnych prac związanych z przygotowaniem do realizacji ww. węzła drogowego;	
9	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 3 Budowa drogi krajowej nr 10 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Wałcza, str. 45; <u>data rozpoczęcia/zakończenia realizacji projektu</u>	Węzeł Kijewo. Przewidywana możliwa data rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu: 2017 – 2019.		Uwaga uwzględniona.
10	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 4 "Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka", str. 47, <u>opis przedsięwzięcia</u>	W opisie przedsięwzięcia zamieszczono informacje: „Budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 obejmie budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 11 na odcinku około 13,3 km oraz około 4,4 km nowego odcinka łącznicy z drogą krajową nr 20, budowę 4 węzłów drogowych: "Szczecinek Północ", "Szczecinek Centrum", "Szczecinek Fabryka", "Szczecinek Południe" oraz: „Na obecnym etapie prac przygotowawczych opracowane jest Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe dostosowania drogi krajowej nr 11 do	Błędne informacje, gdyż nowy dwujezdniowy odcinek obwodnicy Szczecinka w ciągu drogi krajowej nr 11, będzie realizowany na długości około 12,0 km. W I etapie nie przewiduje się również budowy odcinka w ciągu drogi krajowej nr 20. W ramach budowy obwodnicy Szczecinka (etap I) zrealizowane będą dwa węzły drogowe, które będą nosić nazwy: Marcelin i Szczecinek Wschód. Włączenia w ślad istniejącej drogi krajowej nr 11, odbędzie się poprzez dwa projektowane ronda. Węzeł drogowy Szczecinek Północ zostanie zrealizowany w ramach budowy drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – Szczecinek. Węzeł drogowy Szczecinek Południe będzie realizowany w przypadku zapewnienia źródeł finansowania dla odcinka łączącego drogę krajową nr 20 z ww. węzłem Szczecinek Południe. Za przygotowanie do realizacji odcinka drogi krajowej nr 11 od końca obwodnicy Szczecinka do granicy z województwem Wielkopolskim odpowiada Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu. GDDKiA Oddział w Szczecinie dla tego odcinka nie prowadził żadnych prac przygotowawczych.	Uwaga uwzględniona.

			parametrów drogi ekspresowej do granicy z województwem wielkopolskim (w tym także obwodnica m. Szczecinek) oraz Koncepcja Programowa”.		
11	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 4 "Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka", str. 47, <u>oczekiwane rezultaty</u>	Natomiast w ramach oczekiwanych rezultatów wskazano: „poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich (wzmocnienie połączeń w relacji Gdańsk – Szczecin)”.	W tym miejscu warto zwrócić uwagę, iż droga krajowa nr 11 łączy Kołobrzeg ze Śląskiem, zapewniając najkrótsze drogowe połączenie z południową Polską.	Uwaga uwzględniona.
12	GDDKiA Oddział w Szczecinie	Rozdział 4, przedsięwzięcie 4 "Budowa drogi krajowej nr 11 - dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. zachodniopomorski) wraz z obwodnicą Szczecinka", str. 47, <u>Przewidywana data rozpoczęcia/zakończenia realizacji projektu</u>	Obwodnica Szczecinka - przewidywana możliwa data zakończenia realizacji projektu: 2019; Obwodnica Gryfina - przewidywana możliwa data rozpoczęcia realizacji projektu: 2016; obwodnica Węgorzyna – przewidywana możliwa data rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu: 2017 – 2018.		Uwaga uwzględniona.

13	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Kontrakt terytorialny – cele, Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa, Obszar: Infrastruktura dróg wodnych (Odrzańska Droga Wodna), str.11	W dokumencie widnieje zapis: „W ramach proponowanego do realizacji remontu i modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej przewidzianych jest do realizacji kilka zadań: remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej, prace modernizacyjne w celu zapewnienia zimowego lodołamania, budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglownego. Działania będą prowadzone na odcinku Odry granicznej od km 683,0 do km 668,8 i od km 617,6 do km 600,4”.	Błędnie podany kilometraż w dokumencie. Prace planowane są na znacznie dłuższym odcinku rzeki Odry. Ponadto odcinek od km 600,4 do 617,6 nie znajduje się w obrębie województwa zachodniopomorskiego.	Uwaga uwzględniona.
----	--	---	---	---	---------------------

14	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Skrócone opisy przedsięwzięć, tabela 21. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, str.77	W dokumencie widnieje zapis: „Działania będą prowadzone na odcinku Odry granicznej od km 683,0 do km 668,8 i od km 617,6 do km 600,4 (z wyłączeniem odcinków z zadania pn.: "Prace modernizacyjne na Odrze swobodnie płynącej w W dokumencie widnieje zapis: „Działania będą prowadzone na odcinku Odry granicznej od km 683,0 do km 668,8 i od km 617,6 do km 600,4 (z wyłączeniem odcinków z zadania pn.: "Prace modernizacyjne na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienia zimowego lodołamania", które planowane jest do realizacji w latach 2014-2020 (2022)“.	Błędnie podany kilometraż w dokumencie. Prace planowane są na znacznie dłuższym odcinku rzeki Odry. Ponadto odcinek od km 600,4 do 617,6 nie znajduje się w obrębie województwa zachodniopomorskiego. Daty realizacji podane są w tabeli w kolejnych wierszach więc nie ma potrzeby wpisywania dat realizacji w opisie przedsięwzięcia. Ponadto daty realizacji dla każdego z zadań są różne.	Uwaga uwzględniona.
----	--	--	--	---	---------------------

15	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie	Skrócone opisy przedsięwzięć, tabela 21. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, str.79	W tabeli widnieją następujące daty: - Przewidywana data rozpoczęcia realizacji projektu Zadanie 1: 2018 Zadanie 2: 2014 Zadanie 3: 2014 - Przewidywana data zakończenia realizacji projektu Zadanie 1: 2028 Zadanie 2: 2020 Zadanie 3: 2020	Daty wynikają z założeń planistycznych zgłaszanych m.in. do Project pipeline dla projektów wodnych śródlądowych POIiŚ.	Uwaga uwzględniona.
16	Powiat Policki	Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego/przedsięwzięcie Nr 33/punkt 6	Należy dodać Powiat Policki do listy podmiotów realizujących przedsięwzięcie.	Koncepcja przedsięwzięcia zakłada również przebudowę wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Asfaltowej będącej odcinkiem drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police, co zostało uwzględnione w fiszce przedsięwzięcia opracowywanej przez SSOM na potrzeby ZIT do POIiŚ.	Uwaga uwzględniona.
17	Gmina Barlinek	Rozdz. 4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przeds. 31 Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich	Proszę o zmianę nazwy przedsięwzięcia na następującą: Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich w tym min. "Budowa obejścia miasta Barlinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151". Proszę o doprecyzowanie opisu przedsięwzięcia i wskazanie jako jednego zadań planowanych do realizacji "Budowy obejścia miasta Barlinek w ciągu drogi	Miasto Barlinek stanowi węzeł komunikacyjny o znaczeniu regionalnym. W mieście przecinają się dwa szlaki komunikacyjne biegnące wzdłuż dróg wojewódzkich: nr 151 Gorzów Wielkopolski - Świdwin oraz nr 156 Lipiany - Drezdenko. Niekorzystną cechą układu komunikacyjnego miasta jest przebieg dróg wojewódzkich, a w szczególności odcinek wspólny obu dróg, przebiegający ul. Niepodległości, która jest centralną ulicą miasta, przebiegającą przez obszar gęstej zabudowy o charakterze handlowo-mieszkaniowym. Skutkiem takiej konfiguracji przez ścisłe centrum miasta prowadzony jest jednocześnie ruch tranzytowy wzdłuż dwóch dróg wojewódzkich i ruchu lokalny - wewnątrzmijski. To wszystko odbywa się drogą jednojezdniową dwupasmową, gdzie szerokość jezdni wynosi 6,0 m i brak jest możliwości zmiany tego przekroju ze względu na istniejącą zabudowę. W ciągu doby przejeżdża tym	Uwaga nieuwzględniona. Nazwa przedsięwzięcia nie zostanie zmieniona; proponowany zakres przedsięwzięcia jest objęty Programem podniesienia standardu dróg wojewódzkich.

			wojewódzkiej nr 151".	<p>odcinkiem drogi ponad 10000 pojazdów przy średniej dla dróg wojewódzkich 2358 (źródło danych GPR 2010). Bariera powoduje znaczne wydłużenie czasu przejazdu przez Barlinek, a także degradację centrum miasta. Zadanie ma wysoką gotowość realizacyjną.</p> <p>Województwo Zachodniopomorskie opracowało projekt budowlany pn. "Budowa obejścia miasta Barlinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151", którego realizacja pozwoli wyprowadzić ruch tranzytowy z centrum miasta, poprawi płynność ruchu, skróci czas przejazdu przez miasto i pozwoli na rewitalizację centrum Barlinka. Droga przebiegać będzie nasypem nieczynnej linii kolejowej w terenie już przekształconym przez człowieka, co obniży koszty inwestycji i jest korzystne dla środowiska naturalnego.</p> <p>Droga wojewódzka 151 stanowi uzupełnienie dla środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65.</p> <p>Realizacja zadania ujęta jest w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.</p>	
18	Gmina Barlinek	Rozdz. 4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przeds. 26 Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw	Proszę o doprecyzowanie opisu przedsięwzięcia i wskazanie jako jednego zadań planowanych do realizacji "Budowy Ośrodka Badawczo - Szkoleniowo-Doradczego w Barlinku".	<p>Dobre położenie geograficzne wzmocnione przez walory przyrodnicze, sieć komunikacyjną oraz rozwiniętą infrastrukturę komunalną umożliwiają lokalizację w Barlinku Ośrodka, Badawczo - Szkoleniowo-Doradczego związanego z przemysłem drzewnym. Gmina Barlinek jest liderem w zakresie przetwórstwa drewna, na jej terenie funkcjonuje zakład będący wiodącym producentem podłóg warstwowych na świecie.</p> <p>Gmina jest właścicielem położonego nad J. Barlineckim terenu, objętego Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, gdzie ośrodek może zostać zlokalizowany.</p> <p>Celem projektu jest promowanie inwestycji przedsiębiorstw w B+R, rozwój powiązań między</p>	Uwaga nieuwzględniona; na obecnym etapie przedsięwzięcia Wsparcie sektora B+R oraz innowacyjności przedsiębiorstw ma charakter ramowy. Będzie ono stanowiło bazę do ujęcia w KT zidentyfikowanych w procesie przedsiębiorczego odkrywania zadań odpowiadających zapotrzebowaniu regionalnego sektora przedsiębiorstw na

				<p>przedsiębiorstwami, centrami B+R i szkołami, wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów i zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji w dziedzinie kluczowych technologii.</p> <p>Projekt wzmocni potencjał województwa, i realizuje jego inteligentną specjalizację - BIOGOSPODARKA.</p>	<p>infrastrukturę B+R. Należy jednocześnie pamiętać, że ramach CT 1 wsparcie może dotyczyć tylko sfery B+R. W ramach powyższego celu tematycznego nie ma możliwości wsparcia projektów z zakresu szkoleniowo – doradczego.</p>
19	<p>Powiat Łobeski</p> <p>Powiat Drawski</p> <p>Powiat Świdwiński</p>	<p>Rozdział 2 Cele interwencji.... Podrozdział Kontrakt Terytorialny – cele Cel 3 – Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców, obszar ochrona zdrowia..</p> <p>Rozdział 3 Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego, podrozdział 3.1 koszty realizacji i źródła finansowania....., cel 3 Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców, pkt. 55</p>	<p>Wprowadzenie zapisu projektu „Budowa i zapewnienie zintegrowanego systemu wsparcia niepełnosprawnych mieszkańców województwa zachodniopomorskiego poprzez zapewnienie standaryzowanej opieki społecznej w Domach Pomocy Społecznej w strefie centrum.” Orientacyjny całkowity koszt przedsięwzięcia 28 mln zł.</p>	<p>Celem rozwojowym projektu jest poszerzenie bazy mieszkalnej dla osób niepełnosprawnych z zapewnieniem pełnego dostępu do rehabilitacji, terapii, wypoczynku. Stworzenie nowych miejsc pracy, rozwinięcia bazy szkoleń oraz rozwój szkolnictwa zawodowego (opiekun, asystent, kucharz, pracownik socjalny, ogrodnik, terapeuta zajęciowy, rehabilitant, pielęgniarka) poszerzenie współpracy z przedsiębiorstwami branż produkcji, żywności, usługowymi. Budowa nowego domu pomocy społecznej dla osób przewlekle psychicznie chorych na 100 miejsc. Rozszerzenie bazy dotychczasowej o adaptację budynku ZSZ w Drawsku Pomorskim na 20-30 miejsc. Podniesienie standardu i jakości usług świadczonych w DPS. Utworzenie dodatkowych miejsc całodobowego pobytu dla 25 kobiet z zaburzeniami psychicznymi oraz utworzenie pomieszczeń służących rewalidacji mieszkańców DPS na terenie powiatu Łobeskiego. Modernizację i doposażenie DPS-ów w Krzeczku oraz w Modrzewcu (Powiat Świdwiński) Zmniejszenie bieżących kosztów utrzymania DPS. Rehabilitacja zawodowa osób niepełnosprawnych z terenu Województwa Zachodniopomorskiego oraz zatrudnienie pracowników ZAZ. Podwyższenie jakości życia osób niepełnosprawnych objętych rehabilitacją. Poprawa kondycji psychicznej i fizycznej oraz wzrost aktywności i zaradności tych osób. Rozwój infrastruktury związanej w ruchem turystycznym. Stara Dobrzyca- na działce będącej w dyspozycji DPS</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt wymaga dalszej weryfikacji możliwości wsparcia ze środków EFSI. Zgodnie z zapisami w Umowie Partnerstwa, rozwój usług społecznych wspierany z EFS i EFRR powinien być zgodny ze wspólnymi europejskimi wytycznymi dotyczącymi przejścia od opieki instytucjonalnej do opieki świadczonej na poziomie społeczności lokalnych, które jako priorytetowe uznają działania związane z procesem deinstytucjonalizacji usług. Podkreślić należy, że nieumieszczenie przedsięwzięcia w Stanowisku województwa do kontraktu terytorialnego w żaden sposób nie zamyka drogi do jego realizacji. Kontrakt terytorialny nie generuje bowiem żadnych nowych lub dodatkowych</p>

			<p>stworzenie modelowego Gospodarstwa agroturystycznego w formie Zakładu Aktywności Zawodowej (65% na uruchomienie przekazuje Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej, funkcjonowanie ZAZ dofinansowane jest w 90 %).</p> <p>Stara Dobrzyca jako kompleksowa wioska wzorcowa przygotowana do obsługi klienta niepełnosprawnego i jego pełnosprawnej rodziny (kompleks rekreacyjno – sportowy, kulturalny – amfiteatr (naturalne ukształtowanie terenu), organizacja imprez sportowych- integracyjnych np. zawodów wędkarskich).</p> <p>W gospodarstwie m.in. produkcja produktów regionalnych. Na terenie rekreacyjnym DPS w Resku znajduje się budynek po byłej stodole gdzie planowane jest utworzenie Zakładu Aktywności Zawodowej (jako całość z ZAZ na Starej Dobrzycy) z hotelem pracowniczym. Funkcjonowanie hotelu umożliwi pracę w ZAZ niepełnosprawnym mieszkańcom powiatów łobeskiego, drawskiego i świdwińskiego. Rozwój szkoły zawodowej i LO- możliwe kierunki: zarządzanie gospodarstwem agroturystycznym, obsługa i organizacja ruchu turystycznego na terenach wiejskich, obsługa turysty niepełnosprawnego, opiekun medyczny, terapeuta zajęciowy, szkolenia zawodowe dla osób niepełnosprawnych. Modernizacja i doposażenie obejmuje wszystkie powiaty strefy centrum.</p> <p>Pełna dokumentacja DPS Łobez, Plan zagospodarowania Stara Dobrzyca, koncepcja modernizacji budynku w Drawsku Pomorskim, dokumentacja rozbudowy DPS Darskowo w trakcie przygotowania, kompletne zestawienie wyposażenia wynikające ze standaryzacji dla wszystkich obiektów. Dokumentacja DPS w Krzecku i Modrzewcu . Przewidywany okres realizacji projektu 06-2015 do 12-2019.</p>	<p>środków finansowych, a brak ujęcia danego przedsięwzięcia w tym dokumencie nie zamyka drogi do ewentualnego pozyskania środków pomocowych.</p>
--	--	--	---	---

20	Gmina Koszalin	Cel II, obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości	Ponownie wnioskuję o ujęcie w projekcie Kontraktu Terytorialnego projektu: Koszaliński Inkubator Technologiczny – 20 mln zł	Projekt przewiduje poszerzenie bazy pomieszczeń przeznaczonych do wynajmu na działalność gospodarczą mikro i małych firm rozpoczynających działalność gospodarczą oraz będących w fazie rozwoju. Projekt zakłada wygospodarowanie maksymalnej ilości samodzielnych lokali użytkowych typu usługowo-produkcyjnego. W ramach Koszalińskiego Inkubatora Technologicznego (KIT) zakłada stałą, ścisłą współpracę środowisk nauki, biznesu i samorządu oraz utworzenie pomieszczeń (laboratoriów). Przyczyni się to wdrażania nowych koncepcji i rozwiązań oraz umożliwi przeprowadzanie badań. Rozwój KIT przyczyni się do pobudzenia przedsiębiorczości w regionie oraz do spadku bezrobocia i wzrostu zatrudnienia nie tylko w Koszalinie, ale przede wszystkim w województwie. Wpłynie również korzystnie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej, usprawnienie procesu transferu technologii do biznesu oraz inicjowanie współpracy pomiędzy biznesem a środowiskiem akademickim.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie ze kształtem Umowy Partnerstwa oraz wg. uwag KE do projektu RPO WZ 2014 - 2020 infrastruktura IOB nie może być wspierana bezpośrednio. Przedsięwzięcia z tego obszaru mogą uzyskać wsparcie pod warunkiem udokumentowanego zapotrzebowania ze strony przedsiębiorstw. Ponadto infrastruktura inkubatora powinna być przeznaczona dla podmiotów we wczesnej fazie rozwoju, a nie dla przedsiębiorstw, które funkcjonują na rynku od kilku czy kilkunastu lat.
21	Gmina Koszalin	Cel II, obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości	Wnioskuję o ujęcie w projekcie Kontraktu Terytorialnego projektu: Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych SSSE Podstrefa Koszalin – 50 mln zł	Proponowane przedsięwzięcie obejmować będzie niezbędne prace związane z udostępnieniem atrakcyjnych terenów inwestycyjnych (m.in. rozbudowa systemu komunikacyjnego, rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej oraz modernizacja sieci kanalizacji deszczowej). Podstrefa „Koszalin” Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest idealnym miejscem do prowadzenia działalności gospodarczej. Aktualnie jest to obszar o powierzchni ponad 114 ha, o preferencyjnym charakterze, skupiający inwestorów krajowych i zagranicznych, w którym uzyskują oni możliwość rozpoczęcia działalności na już uzbrojonym terenie inwestycyjnym. Strefa położona jest w bardzo dobrej lokalizacji, tj. zachodniej części miasta Koszalina w obrębie drogi krajowej nr 6 Szczecin-Gdańsk, będącej częścią międzynarodowej drogi E-28 Berlin-Kaliningrad oraz drogi nr 11 łączącej Koszalin z Kołobrzegiem i Poznaniem. Mając na uwadze stałe zainteresowanie	Uwaga uwzględniona.

				inwestorów krajowych i zagranicznych, inwestowaniem w tej części województwa zachodniopomorskiego, to realizacja wskazanego przedsięwzięcia wpłynie na zrównoważony rozwój gospodarczy województwa oraz spadek bezrobocia w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym.	
22	Gmina Koszalin	Cel II, obszar: poprawa subregionalnej dostępności komunikacyjnej	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu: Podniesienie atrakcyjności oraz poprawa komunikacji regionu poprzez usprawnienie połączeń do planowanych dróg ekspresowych S6, S11 wraz z wprowadzeniem alternatywnych rozwiązań transportowych - 160 mln zł	Planowana budowa dróg ekspresowych S6 i S11 należy do najważniejszych inwestycji drogowych regionu i stanowi jedno z najistotniejszych powiązań krajowego systemu komunikacyjnego. Koszalin stanowi ważny węzeł komunikacyjny na przebiegu wskazanych dróg, dlatego bardzo istotne jest stworzenie w Koszalinie dowiązania układu drogowego miasta do planowanej budowy dróg ekspresowych w celu usuwania niedoborów przepustowości. Zapewnienie odpowiedniej przepustowości w ciągu ww. dróg ekspresowych, możliwe będzie przede wszystkim poprzez następujące działania: *przebudowę odcinka ulicy Władysława IV na odcinku od węzła na drodze ekspresowej S6 do skrzyżowania z pierścieniem zewnętrznym, *przebudowę ul. BOWiD, * budowę połączenia ul. BOWiD z ul. Szczecińską, *przebudowę ul. Szczecińskiej, * przebudowę ulicy Morskiej, * przebudowę odcinka ul. Połczyńskiej, * wiadukt nad linią kolejową PKP Szczecin – Gdańsk w ciągu ulicy Władysława IV. Usprawnienie układu komunikacyjnego wymusza największa w rejonie koncentracja w zakresie działalności gospodarczej i miejsc pracy, stąd konieczne jest wprowadzanie alternatywnych rozwiązań transportowych, np. stworzenie systemu parkingów wielopoziomowych, stref uspokojonego ruchu itp.	Uwaga nieuwzględniona. Na obecnym etapie programowania wdrażania wsparcia w ramach EFSI dofinansowanie dla modernizacji dróg krajowych na obszarze miast na prawach powiatu ze środków PO IiŚ 2014 – 2020 planowane jest w drodze otwartego konkursu. Wsparcie dla dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) będzie uzależnione od ostatecznego, wynegocjowanego z KE kształtu RPO WZ 2014 – 2020 oraz ramowych zasad dotyczących jego wdrażania (w tym również w zakresie wsparcia modernizacji dróg lokalnych).

23	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu dotyczącego kompleksowej modernizacji i remontu Amfiteatru w Koszalinie – 30 mln zł	Głównym założeniem realizacji przedsięwzięcia jest pozyskanie w pełni nowoczesnego, odpowiadającego współczesnym oczekiwaniom i potrzebom obiektu o wysokim standardzie. Obiekt posiada znakomitą lokalizację. Jego kompleksowa modernizacja zapewni właściwe warunki do sprawnego działania Amfiteatru w Koszalinie. Realizowane są w nim przedsięwzięcia kulturalne o zasięgu lokalnym, regionalnym i ogólnopolskim. Co roku odbywają się w nim koncerty popularnych gwiazd, opery, musicale oraz znany w Polsce "Kabareton". Budynek Amfiteatru został wybudowany w latach siedemdziesiątych, jest eksploatowany nieprzerwanie 40 lat. Poza drobnymi pracami remontowymi nie przeszedł kompleksowego remontu. Obiekt należy zmodernizować i dostosować do nowoczesnych standardów. W ramach przewidzianych prac zakłada się m.in. remont widowni, przystosowanie do nowoczesnych rozwiązań technologicznych sceny i sterówki, wyposażenie obiektu w niezbędny sprzęt techniczny, wymianę oświetlenia, modernizację dachu, instalację monitoringu oraz wykonanie niezbędnych prac remontowych wraz z zagospodarowaniem terenu wokół obiektu itp. Modernizacja Amfiteatru stanowić będzie podstawową bazę dla prowadzenia wszelkiej działalności z zakresu upowszechniania kultury w mieście oraz wpłynie to na wzrost konkurencyjności miasta Koszalina na poziomie regionalnym, ogólnopolskim i europejskim.	Uwaga nieuwzględniona. W świetle zapisów Umowy Partnerstwa wsparcie projektów z zakresu infrastruktury kultury zostało w dużej mierze ograniczone. Tego typu projekty powinny w pierwszej kolejności dotyczyć ochrony dziedzictwa kulturowego (zabytki) oraz wpisywać się w szerszą koncepcję rozwoju społeczno- gospodarczego obszarów (progospodarcze oddziaływanie).
24	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu Regionalnego Centrum Praktycznych Umiejętności – 50 mln zł	Regionalne Centrum Praktycznych Umiejętności (RCPU) służyć będzie praktycznemu kształceniu młodzieży i osób dorosłych zgodnie z nowymi wytycznymi Ministerstwa Edukacji Narodowej. Utworzenie RCPU umożliwi rozwój wysokiej jakości szkolnictwa zawodowego i związane go z potrzebami regionalnego rynku pracy. Pozwoli młodzieży i osobom dorosłym na zaistnienie na regionalnym rynku pracy. RCPU to inwestycja, będąca centrum szkoleniowo-	Uwaga nieuwzględniona. Zastrzegając konieczność szczegółowej weryfikacji, stwierdzić należy, że projekt może być realizowany w ramach Strategii ZIT dla KKBOF.

				<p>edukacyjnym służącym nauczaniu praktycznemu w zawodach branży m.in. informatycznej, przetwórstwa rybnego, elektronicznej, elektrycznej, mechanicznej i reklamowej młodzieży oraz osób dorosłych mieszkających na terenie podregionu koszalińskiego. Uwzględniając prognozy demograficzne, potrzeby regionalne oraz obserwując rynek pracy można zauważyć, że największy nacisk należy położyć na te aspekty szkolnictwa zawodowego, które odpowiadają kształceniu w wymienionych przez nas kierunkach. Ponadto rozwój nowoczesnego i wysokiej jakości szkolnictwa zawodowego jest zgodny z polityką państwa, regionu. Nasz region pozbawiony jest dużych zakładów przemysłowych i nastawiony głównie na sektor usług. Jednocześnie od niedawna prężnie rozwija się sektor małych i średnich przedsiębiorstw związanych z branżami: elektroniczną, elektryczną, przetwórstwa rybnego, informatyczną oraz reklamy. Ciągłe powstają nowe zakłady pracy poszukujące wykwalifikowanych pracowników. Według prognoz statystycznych około roku 2020 będziemy mieli do czynienia z wyżem demograficznym w szkołach ponadgimnazjalnych, który spowoduje, że nieutworzenie RCPU spowoduje, że szkoły zawodowe KKBOF nie będą w stanie realizować wytycznych Ministerstwa Edukacji Narodowej i praktycznie przygotowywać młodzież i osób dorosłych do wykonywania oczekiwanych w regionie i województwie zawodów.</p>	
25	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu dotyczącego modernizacji Koszalińskiej Biblioteki Publicznej wraz z rozbudową funkcji multimedialnej (MEDIATEKA) – 25 mln zł	<p>W ramach przedsięwzięcia przewidziana jest realizacja szeregu działań mających na celu dostosowanie Koszalińskiej Biblioteki Publicznej (KBP) do zmieniających się potrzeb społecznych w zakresie czytelnictwa. Planowane jest: *stworzenie społecznej pracowni digitalizacyjnej przy Koszalińskiej Bibliotece Publicznej. Będzie ona miejscem (jedynym tego typu w całym województwie zachodniopomorskim), z którego będą mogły nieodpłatnie korzystać instytucje i osoby prywatne, posiadające wartościowe zbiory regionalne</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z uwagami KE do projektu RPO WZ 2-2014 – 2020 digitalizacja zasobów bibliotecznych wspierana będzie na poziomie centralnym i nie powinna być powielana w regionach, może być prowadzona w skoordynowany sposób w</p>

				<p>zamierzające umieścić je w Zachodniopomorskiej Bibliotece Cyfrowej, lecz nie mające dostępu do odpowiedniego zaplecza sprzętowo-programowego. Istotnym celem projektu jest udostępnienie szerokiej grupie odbiorców na całym świecie, unikatowych dokumentów regionalnych w wersji cyfrowej oraz ich zabezpieczenie przed zniszczeniem (kwaśny papier). Dokumenty będą umieszczane na platformie cyfrowej. W ramach przedsięwzięcia zakłada się: *Uruchomienie Multimedialnej biblioteki rodzinnej na obszarze osiedli Unii Europejskiej i Jamno - Łąbusz. Będzie to jedyna placówka kultury na tym terenie, której zadaniem będzie nie tylko promocja czytelnictwa, ale pełnienie również funkcji centrum kulturalno-społecznego, dostosowanego do potrzeb użytkowników z wszystkich grup wiekowych. *Uruchomienie Mediateki- nowoczesnej multimedialnej biblioteki, której głównym zadaniem będzie gromadzenie i udostępnianie: płyt z muzyką, filmów, audiobooków oraz książek, gdzie wszystkie zbiory byłyby ogólnodostępne. *Modernizacja systemu magazynowania w Koszalińskiej Bibliotece Publicznej. *Modernizacja wewnętrzna budynku głównego Koszalińskiej Biblioteki Publicznej, która poprzez swoje szerokie działania, mające na celu promocję czytelnictwa oraz edukację kulturalną, pełni funkcję ważnego ośrodka kultury obejmującego swoim zasięgiem całe byłe województwo koszalińskie. Budynek główny biblioteki został wybudowany w 1973 r. jako pierwszy obiekt w powojennej Polsce z założenia pod potrzeby biblioteki. W ciągu czterdziestu lat przeszedł kilka remontów, jednak dla realizacji wskazanych założeń wymaga gruntownej modernizacji.</p>	ramach PO PC.
26	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu dotyczącego Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej – 20 mln	Celem projektu jest stworzenie dla całego regionu atrakcyjnego, nowoczesnego produktu turystycznego, będącego alternatywą dla turystyki w pasie nadmorskim. Zmodernizowana zabytkowa koszalińska kolej wąskotorowa będzie magnesem przyciągającym	Uwaga nieuwzględniona. W świetle zapisów Umowy Partnerstwa projekty z zakresu turystyki będą mogły być wspierane w

			zł	do regionu rzesze turystów. Kolejka rozszerzy pakiet usług o: przejażdżki zabytkowym składem turystycznym nad jezioro Rosnowskie (powóz+zabytkowe wagony), możliwość skorzystania z wypożyczalni sprzętu turystycznego, możliwość przewożenia rowerów i kajaków w specjalnych wagonach, możliwość skorzystania z zajęć edukacyjnych oraz rekreacyjnych w skansenie kolejowym i izbie muzealnej, stworzenie bazy turystycznej z zapleczem noclegowo-gastronomicznym na stacji kolei wąskotorowej. Zakres projektu obejmuje zakup, naprawę parowozu wąskotorowego, remont i modernizację historycznych wagonów wąskotorowych, remont kapitalny torowiska na dł. 20 km, uruchomienie skansenu kolejowego (w tym również oferta dla dzieci), sieci wypożyczalni sprzętu turystycznego. Ponadto przewiduje się umożliwienie dojazdu do punktów przystankowych na trasie kolejki wąskotorowej (w tym ścieżki rowerowe). Realizacja projektu przyczyni się do zrównoważonego rozwoju województwa, obszaru KKBOF poprzez wzrost liczby turystów odwiedzających region, aktywizację społeczną i gospodarczą mieszkańców, stworzenie nowych miejsc pracy w sektorze obsługującym ruch turystyczny, a w efekcie pozwoli na polepszenie poziomu życia mieszkańców KKBOF.	bardzo ograniczonym zakresie – wyłącznie po udowodnieniu pozytywnego oddziaływania na rynek pracy. Ewentualne wsparcie będzie udzielane jedynie na poziomie regionalnym, poza Kontraktem terytorialnym.
27	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu związanego z Regionalnym Centrum Sportów Wodnych – 10 mln zł	Projekt ma na celu zagospodarowanie turystyczno-rekreacyjne terenu głównego akwenu miejskiego-zbiornika retencyjnego „Wodna Dolina” w Koszalinie i zakłada jego dostosowanie do uprawiania sportów wodnych. Atutem okolic „Wodnej Doliny” jest oddalenie od obiektów przemysłowych, dogodny dojazd, bliskość popularnego w mieście i regionie centrum handlowego. Planowany zakres projektu zakłada: stworzenie obok kąpieliska deptaku spacerowo - wypoczynkowego, punktów małej gastronomii, przystani dla sprzętu pływającego po zalewie - pomostu umożliwiającego cumowanie sprzętu i hangarów do przechowywania łodzi, stanowiska dla wędkarzy, boiska sportowego do	Uwaga nieuwzględniona. W świetle zapisów Umowy Partnerstwa projekty z zakresu turystyki będą mogły być wspierane w bardzo ograniczonym zakresie – wyłącznie po udowodnieniu pozytywnego oddziaływania na rynek pracy. Ewentualne wsparcie będzie udzielane jedynie na poziomie regionalnym, poza

				gier i zabaw, zaplecza piknikowego i miejsca spotkań (np. towarzyskich, imprez plenerowych). Projekt przewiduje zagospodarowanie rzeki Dzierżęcinki oraz jej otoczenia poprzez stworzenie infrastruktury towarzyszącej, w tym: oświetlenia, ścieżek rowerowych, pola biwakowe, organizacja usług gastronomicznych, monitoring.	Kontraktem terytorialnym.
28	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Wnioskuje o uwzględnienie projektu dot. uruchomienia mariny na południowym brzegu jeziora Jamno - 20 mln zł	Projekt swoim zakresem obejmuje zagospodarowanie południowego brzegu jeziora Jamno pod kątem uprawiania sportów wodnych i rekreacji – rozbudowa przystani na potrzeby cumowania jachtów i żaglówek, stworzenie zaplecza gastronomicznego, ogólnodostępnych sanitariatów, wypożyczalnie sprzętu do uprawiania sportów wodnych itp. W ramach projektu planowane jest m.in. zagospodarowanie terenu wokół jeziora Jamno oraz poprowadzenie ścieżki rowerowej wokół akwenu. Zrealizowanie projektu przyczyni się do zrównoważonego rozwoju regionu koszalińskiego poprzez wzrost liczby turystów odwiedzających region, aktywizację społeczną i gospodarczą mieszkańców, stworzenie nowych miejsc pracy w sektorze obsługującym ruch turystyczny, co w efekcie doprowadzi do polepszenia poziomu życia i dostępności miejsc pracy dla mieszkańców. Poprawa atrakcyjności turystycznej, zagospodarowanie terenów zielonych, a także realizacja zadań komplementarnych (np. rewitalizacja obszaru Doliny Dzierżęcinki), pozwoli na zwiększenie ruchu turystycznego środkowej części Pomorza.	Uwaga nieuwzględniona. W świetle zapisów Umowy Partnerstwa projekty z zakresu turystyki będą mogły być wspierane w bardzo ograniczonym zakresie – wyłącznie po udowodnieniu pozytywnego oddziaływania na rynek pracy. Ewentualne wsparcie będzie udzielane jedynie na poziomie regionalnym, poza Kontraktem terytorialnym.

29	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Ponownie wnioskuję o wprowadzenie projektu dotyczącego zagospodarowania Góry Chełmskiej wraz z podnóżem – 26 mln zł	Projekt wiąże się z wykorzystaniem walorów naturalnych Góry Chełmskiej do celów rekreacyjnych, sportowych i turystycznych. Góra Chełmska (137 m n.p.m.) w Koszalinie jest jedną z trzech „świętych gór” Pomorza Środkowego. Zagospodarowanie tych terenów wiąże się przede wszystkim z rozbudową infrastruktury turystycznej - m.in. ścieżek i szlaków pieszych i rowerowych, utworzeniu toru saneczkowego, rewitalizacji istniejącego stadionu sportowego, budowie urządzeń i obiektów sportowych oraz rekreacyjno-wypoczynkowych. Udostępnianie dla różnych grup odbiorców Góry Chełmskiej, przyczyni się do traktowania tego miejsca jako wizerunkowego elementu Koszalina i stworzenia z niej kompleksowego produktu turystycznego regionu. Projekt powiązany z zagospodarowaniem na cele rekreacyjno-sportowo-turystyczne terenów położonych u podnóża góry (wzdłuż ul. Rolnej, terenów podożynkowych, giełdy oraz terenów wokół budowy kompleksu wodno-rekreacyjnego) jak również przygotowania terenów pod utworzenie centrum turystycznego (bazy hotelowo - rekreacyjnej). Zagospodarowanie Góry Chełmskiej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności Koszalina, jako miejsca zamieszkania oraz wzrostu turystycznej atrakcyjności regionu	Uwaga nieuwzględniona. W świetle zapisów Umowy Partnerstwa projekty z zakresu turystyki będą mogły być wspierane w bardzo ograniczonym zakresie – wyłącznie po udowodnieniu pozytywnego oddziaływania na rynek pracy. Ewentualne wsparcie będzie udzielane jedynie na poziomie regionalnym, poza Kontraktem terytorialnym.
30	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Wnioskuję o uwzględnienie projektu Tajemniczy Koszalin – zwiększenie atrakcyjności kulturalnej Koszalina poprzez udostępnienie obiektów zabytkowych oraz ich promocję – 15 mln zł	W 2010 r. dwie wsie, Jamno i Łabusz, będące w przeszłości enklawą kulturową, weszły w struktury Koszalina. Postępująca urbanizacja może przyczynić się do zaniku nielicznej już pozostałości tradycyjnej zabudowy w obu wsiach. Utrwalenie odrębności i specyfiki kultury jamneńskiej będzie możliwe poprzez zrekonstruowanie tradycyjnej zagrody wiejskiej będącej rodzajem parku etnograficznego. Będzie to równocześnie jeden ze sposobów uatrakcyjnienia i ożywienia ruchu turystycznego w regionie i na obszarze wokół jeziora Jamno. Zagroda ma się składać z budynku bramnego, chałupy i budynków inwentarskich. Wszystkie budynki zostaną wzniesione w konstrukcji	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa nie ma możliwości budowy nowych instytucji kultury.

				ryglowej i będą kryte dachówką ceramiczną. W chałupie urządzona zostanie tradycyjna ekspozycja muzealna wyposażona w zabytki kultury jamneńskiej. W budynkach inwentarskich powstaną pomieszczenia dydaktyczne z zapleczem multimedialnym i replikami zabytkowych sprzętów i narzędzi, które będą mogły w nieskrępowany sposób służyć do zabawy i nauki (w tym nauki ginących zawodów i rzemiosł). W planach jest utworzenie kilku pracowni (tkactwa, garncarstwa i plastyki obrzędowej), w których pod okiem fachowców można będzie przyswoić sobie tajniki tradycyjnej działalności artystycznej. W budynku bramnym zostanie urządzony m.in. zaplecze biurowe, pokoje noclegowe oraz lokale gastronomiczne. W planach jest organizacja imprez plenerowych, sprzedaż pamiątek, organizacja zajęć dla dzieci itd. Zagroda stanowić będzie także bazę do rozwijania inicjatyw kulturalnych integrujących społeczność obu byłych wsi. Projekt ten obejmować ma także prace renowacyjne i konserwacyjne kościołów: katolickiego pw. Matki Boskiej Różańcowej na terenie koszalińskiego osiedla Jamno-Łabusz, który stanowić ma uzupełnienie centrum historycznego „Zagroda Jamneńska”, prawosławnego pw. Zaśnięcia Najświętszej Bogurodzicy oraz ewangelicko-augsburskiego kaplicy św. Gertrudy. Ponadto, projekt obejmować ma renowację, konserwację i adaptację do celów kulturowych jedyne w Polsce zachowanego gotyckiego domu kata z XV wieku oraz odtworzenie, renowację i konserwację obiektów na Górze Chełmskiej.	
31	Gmina Koszalin	Cel III , obszar: kultura-edukacja-sport	Wnioskuje o uwzględnienie projektu obejmującego rewitalizację zabytkowych parków miejskich, zieleńców oraz realizację zagospodarowania terenów przeznaczonych	Koszalin jest miastem położonym w krainie przyrodniczo-leśnej m.in. dzięki ogromnej powierzchni obszarów zajętych przez zieleń wyróżniającą się ciekawą i bogatą szatą roślinną. Miasto swoim zasięgiem obejmuje ponad 98 km ² malowniczego terenu z 4 parkami w samym jego sercu oraz wznoszącą się na wysokość 137 m n.p.m. prastarą Górą Chełmską, pokrytą z dwóch stron gęstym lasem. Około 40% jego ogólnej powierzchni zajmują zieleńce i parki oraz lasy	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z Umową Partnerstwa celem PI 6.4 jest ochrona dzikiej przyrody, zarówno przed wpływem zmieniających się warunków jak i presją człowieka; przedmiotem tego priorytetu jest przede

			<p>pod zielen parkową poprzez wprowadzenie elementów małej architektury – 20 mln zł</p>	<p>mieszane. 7 spośród wielu koszalińskich parków, skwerów i zieleńców wpisane jest do rejestru zabytków. Niniejszy projekt zakłada rewitalizację zabytkowych parków miejskich, m.in. drugi etap prac w Parku Księżąt Pomorskich czy rewitalizację Parku Dendrologicznego, ale także zagospodarowanie terenów przeznaczonych na zielen parkową poprzez wprowadzenie elementów małej architektury. Planowane jest wzbogacenie krajobrazu m.in. dzięki rozmieszczeniu na terenach parków miejskich efektownych fontann, strumieni, innowacyjnych rozwiązań wodnych, a także wyodrębnienie nowoczesnych placów rekreacyjno-wypoczynkowych z wydzielonymi strefami zabaw i wypoczynku dla użytkowników w każdym wieku. Niezbędnym jest także dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych -zarówno urządzeń zabawowych, jak i pozostałych elementów architektury. Projekt obejmuje zestawienie urządzeń zabawowych (bujaki, karuzele, huśtawki), ale także ogrodzenie, odpowiednie oświetlenie, bezpieczną nawierzchnię, kosze na śmieci (propagujące proekologiczne zachowania wśród dzieci i dorosłych dzięki wprowadzeniu pojemników do segregacji), ławki i stojaki na rowery. W ten sposób zrewitalizowane parki miejskie, z zagospodarowanymi alejami, różnorodną szatą roślinną zachęcą do aktywnego spędzania tam czasu całych rodzin.</p>	<p>wszystkim ochrona gatunków „uznawanych za zagrożone” (różne stopnie ochrony) i ochrona bioróżnorodności.</p>
32	Gmina Koszalin	Cel IV, obszar: energetyka	<p>Wnioskuje o uwzględnienie projektu dot. budowy lub przebudowy układu wysokosprawnej kogeneracji w systemie ciepłowniczym MEC Koszalin- 50 mln zł</p>	<p>Projektowane przedsięwzięcie zakłada budowę nowego układu lub przebudowę istniejących jednostek wytwarzania ciepła na jednostkę wysokosprawnej kogeneracji. Planowana wielkość to: 5,5 MWe/14 MWt energii cieplnej. Realizacja projektu umożliwi produkcję energii cieplnej w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej, co zdecydowanie podniesie efektywność wytwarzania. Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia emisji CO₂, oszczędności energii, optymalizacji kosztów wytwarzania ciepła, poprawy bezpieczeństwa energetycznego i wpłynie na poprawę</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wsparcie dla projektów dotyczących infrastruktury i sieci ciepłowniczych w miastach innych niż wojewódzkie będzie udzielane w ramach trybu konkursowego w PO IiŚ 2014 – 2020.</p>

				efektywności energetycznej oraz ochronę środowiska, realizując tym samym cele polityki energetycznej Polski i Unii Europejskiej.	
33	Gmina Koszalin	Cel 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców obszar: Ochrona zdrowia	Wnioskuje o ujęcie w projekcie Kontraktu Terytorialnego projektu pn.: Kompleksowa modernizacja i wyposażenie Oddziału Chirurgii Urazowej i Ortopedycznej Szpitala Wojewódzkiego im. Mikołaja Kopernika w Koszalinie	Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie posiada III stopień referencyjny i zabezpiecza w zakresie opieki specjalistycznej wraz z codziennym 24-godzinny ostrym dyżurem makroregion koszaliński (byłe województwo koszaliński oraz powiaty sławieński i wałecki) zamieszkały przez około 800 000 mieszkańców. Jednakże w okresie wakacyjnym liczba ludności w pasie nadmorskim wzrasta do ponad 1 miliona. Oddziały szpitalne zlokalizowane są zarówno w budynkach z 1914 jak również w budynkach wybudowanych już po wojnie, dlatego kompleksowa modernizacja oddziału i lepsze wyposażenie w sprzęt medyczny pozwoli na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców regionu oraz turystów odpoczywających nad morzem. Dobrze wyposażony Oddział Chirurgii Urazowej i Ortopedycznej pozwoli na zwiększenie dostępności do procedur operacyjnych oraz pozwoli na zminimalizowanie ryzyka powikłań związanych z zabiegami operacyjnymi i znieczuleniem. W efekcie podjętych działań większa ilość pacjentów w krótszym czasie powróci do pełnej sprawności. W Oddziale Chirurgii Urazowej i Ortopedycznej w roku 2013 leczonych było ponad 1700 pacjentów. W ramach projektu przewiduje się kompleksową modernizację oddziału polegającą na przebudowie gabinetów, sal chorych i węzłów sanitarnych oraz zakup sprzętu medycznego i wyposażenia.	Uwaga nieuwzględniona. Lista projektów z zakresu ochrony zdrowia w jednostkach prowadzonych przez samorząd regionu zostanie zmodyfikowana zgodnie ze przygotowywanym przez merytoryczny Wydział Urzędu Marszałkowskiego stanowiskiem oraz po akceptacji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego.

34	Gmina Koszalin	Cel 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców obszar: Ochrona zdrowia	Wnioskuje o ujęcie w projekcie Kontraktu Terytorialnego projektu pn.: Kompleksowa modernizacja pawilonu dziecięcego Szpitala Wojewódzkiego im. Mikołaja Kopernika w Koszalinie wraz zakupem wyposażenia	Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie jest jedną z największych placówek szpitalnej opieki medycznej w województwie zachodniopomorskim i posiada II stopień referencyjności w zakresie anestezjologii i intensywnej terapii dziecięcej oraz III stopień referencyjności neonatologicznej. Szpital Wojewódzki w Koszalinie współpracuje i wspomaga szpitale o niższych stopniach referencyjności w Kołobrzegu, Sławnie, Szczecinku, Świdwinie, Połczynie Zdroju, Białogardzie oraz Wałczu, dlatego obszar oddziaływania to tak zwany podregion koszaliński. Region byłego województwa koszalińskiego jest regionem o dużym natężeniu ruchu turystycznego, gdzie zwłaszcza w okresie letnim gwałtownie wzrasta ilość wypadków komunikacyjnych, także z udziałem dzieci. W regionie środkowopomorskim Oddział Anestezjologii i Intensywnej Terapii Dziecięcej i Neonatologicznej oraz Oddział Chirurgii Dziecięcej i Urazowo-Ortopedycznej są jedynymi oddziałami przygotowanymi do przyjęcia i leczenia dzieci po urazach wielonarządowych. Ponadto Izba Przyjęć Dziecięca pełni funkcję szpitalnego oddziału ratunkowego dla dzieci i młodzieży. Z roku na rok rodzi się więcej dzieci wymagających podjęcia intensywnych działań medycznych, które pozwolą utrzymać dziecko przy życiu i zapewnić w miarę jak najlepszą jakość dalszego życia. Dotychczas posiadany sprzęt w oddziałach dziecięcych jest już wyeksploatowany i niejednorodny pod względem technologii i producenta. Coraz częściej brakuje części zamiennych. Brak sprzętu do specjalistycznej opieki nad noworodkami wymagającymi intensywnej terapii oraz nad leczonymi dziećmi może skutkować obniżeniem stopnia referencyjności i brakiem finansowania świadczeń przez płatnika. Oddziały szpitalne zlokalizowane są zarówno w budynkach z 1914, jak również w budynkach wybudowanych już po wojnie, dlatego kompleksowa modernizacja budynku, w którym zlokalizowane są izba	Uwaga nieuwzględniona. Lista projektów z zakresu ochrony zdrowia w jednostkach prowadzonych przez samorząd regionu zostanie zmodyfikowana zgodnie ze przygotowującym przez merytoryczny Wydział Urzędu Marszałkowskiego stanowiskiem oraz po akceptacji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego.
----	----------------	---	---	--	---

				przyjęć dziecięca i oddziały dziecięce oraz lepsze wyposażenie w sprzęt medyczny pozwoli na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców regionu oraz turystów odpoczywających nad morzem. Ponadto konieczne jest dobudowanie drugiego szybu windowego, gdyż w budynku funkcjonuje tylko jedna winda. W ramach projektu wykonane zostaną: - dobudowa szybu windowego z montażem dźwigu do Pawilonu Dziecięcego - modernizacja bloku operacyjnego i remont Oddziału Chirurgii Dziecięcej i Urazowo-Ortopedycznej wraz z zakupem wyposażenia - remont Oddziału Anestezjologii i Intensywnej Terapii Dziecięcej i Neonatologicznej wraz z zakupem wyposażenia - remont Izby Przyjęć Dziecięcej wraz z zakupem wyposażenia - remont Oddziałów Dziecięcych III i IV p. wraz z zakupem wyposażenia.	
35	Urząd Miasta Szczecin	Cel. 2 Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu, Obszar: Infrastruktura komunikacyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, str. 16.	Zmiana nazwy: Trasa Średnicowa na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łątko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie	Uspójnienie nazwy przedsięwzięcia z nazwą w fiszce dotyczącej projektu.	Uwaga uwzględniona.
36	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 23 „Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej” str. 82.	W opisie przedsięwzięcia piąty wiersz od góry „wspierających” zamiast „wpierających”.	literówka	Uwaga uwzględniona.

37	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 33 „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” str. 98	1. Pkt. 2 Lokalizacja „wchodzące” zamiast „wchodzących”. 2. Zmiana nazwy w pkt. nr 13 przedsięwzięcia komplementarne: Trasa Średnicowa na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie	1. Literówka 2. Uspójnienie nazwy przedsięwzięcia z nazwą w fiszce dotyczącej projektu.	Uwaga uwzględniona.
38	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 35 „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie oraz zakup niskopokładowego taboru tramwajowego” str. 101.	Zmiana nazwy w pkt. nr 13 przedsięwzięcia komplementarne: Trasa średnicowa na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie	Uspójnienie nazwy przedsięwzięcia z nazwą w fiszce dotyczącej projektu.	Uwaga uwzględniona.
39	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 36 „Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą „ul. Autostrada Poznańska” w połączeniu z A6 i S3” str. 102.	Zmiana nazwy w pkt. nr 13 przedsięwzięcia komplementarne: Trasa Średnicowa na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w	Uspójnienie nazwy przedsięwzięcia z nazwą w fiszce dotyczącej projektu.	Uwaga uwzględniona.

			Szczecinie		
40	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 37. Przebudowa infrastruktury transportu publicznego i zakup taboru autobusów na obszarze SOM, Str.105	Włączenie w treść opisu przedsięwzięcia projektu nazwy zadania: 1. „Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) – centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa – ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie. 2. W pkt. 9 proponowane źródła finansowania POIiŚ 2014-2020/RPO WZ 2014-2020.	1. Projekt pn “Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy)- centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa – ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie” jest jednym z ważniejszych projektów zaplanowanych przez Gminę Miasto Szczecin do realizacji w ramach RPO WZ 2014-2020, o czym świadczy wysoka pozycja na liście projektów zgłoszonych do ZIT w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5. 2. Projekt nie został zgłoszony do POiŚ-u, planowane jest finansowanie w ramach ZIT.	Uwaga uwzględniona.
41	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć . Fiszka nr 38 „Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II” str. 107.	Zmiana nazwy w pkt. nr 13 przedsięwzięcia komplementarne: Trasa średnicowa na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie	Uspójnienie nazwy przedsięwzięcia z nazwą w fiszce dotyczącej projektu.	Uwaga uwzględniona.

42	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć. Fiszka nr 39 Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie, Str. 109	Zmiana nazwy przedsięwzięcia priorytetowego: Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie na: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknio wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu kołowego w Szczecinie.	Zmiana nazwy projektu.	Uwaga uwzględniona.
43	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie	W Celu 2: zadaniu 25: Przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne, produkcyjno-usługowe	Należy uwzględnić kontynuację uzbrojenia terenów inwestycyjnych w Parku Regionalnym w Gryfinie poprzez kontynuację rozbudowy układu komunikacyjnego obsługującego tereny przemysłowe, rozbudowę sieci wodociągowej i kanalizacyjnej oraz elektroenergetycznej oraz doprowadzenie do terenów Parku regionalnego sieci gazowej średniego ciśnienia ze Starego Czarnowa.		Uwaga nieuwzględniona. Projekty z zakresu uzbrojenia terenów muszą być poparte udokumentowanym zapotrzebowaniem inwestorów; ponadto KE nie wyraża zgody na dublowanie infrastruktury; należałoby wykazać, iż na wskazanym obszarze została już wykorzystana cała dotychczas uzbrojona infrastruktura. Po spełnieniu powyższych warunków, projekt może być realizowany w ramach Strategii ZIT dla SSOM.

44	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie	W Celu 2: zadaniu Program podniesienia standardu dróg wojewódzkich	Należy uwzględnić przebudowę drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku od skrzyżowania ul. Piastów z ul. Energetyków w Gryfinie do ronda w Gardnie.		Uwaga nieuwzględniona. - Nazwa programu definiuje przedsięwzięcie ujmujące potrzebę poniesienia standardu całości sieci dróg wojewódzkich, dlatego nie należy konkretyzować jego nazwy co do szczegółowych przedsięwzięć.
45	Akademia Morska w Szczecinie	Pkt. 3	Prosimy o dodanie projektu -Akademickie Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających (ACEOP) do listy przedsięwzięć zgłoszonych do kontraktu terytorialnego (szacunkowy koszt przedsięwzięcia 81 mln zł)	Strategiczny dla realizacji specjalizacji regionalnych Województwa Zachodniopomorskiego : Gospodarka Morska. Celem głównym projektu jest budowa nowoczesnego centrum naukowo-dydaktycznego kształcącego specjalistów w zakresie innowacyjnych technologii eksploatacji morskich obiektów pływających. Badania i dydaktyka w szczególności dotyczyć będą eksploatacji obiektów off-shore pracujących na powierzchni, w toni wodnej i na dnie. Centrum w szczególności będzie wykorzystywane do prowadzenia prac naukowo - badawczych zgodnych z profilami działalności takich instytucji jak Ineroceanmetal, Lotos, Zarządy Portów, PLNG, PGNiG, PŻM i inne firmy armatorskie. Cel główny zostanie osiągnięty poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury szkoleniowej i badawczej z nowoczesnym wyposażeniem. Efektem osiągnięcia celu będzie podniesienie jakości kształcenia studentów Akademii Morskiej w Szczecinie kształcących się na kierunkach priorytetowych. Centrum również będzie pełnił rolę w zakresie kształcenia ustawicznego dla pracowników gospodarki morskiej ukierunkowane m.in. na techniki i technologie off-shore oraz szeroko pojętego badania morza. Badania realizowane będą w pełnej synergii z podmiotami działającymi w branży: off-shore, eksploatacji mórz i oceanów, górnictwa morskiego, przestrzennego zagospodarowania terenu, transportu wodnego, eksploatacji środków transportu wodnego z poszanowaniem środowiska.	Uwaga nieuwzględniona. Infrastruktura badawczo-rozwojowa może zostać wsparta w ramach PI 1.2 jeśli liderem jest przedsiębiorca, a w 1.1 tylko pod warunkiem gdy liderem jest jednostka naukowa; projekt w obecnej formie nie kwalifikuje się do CT 1 z uwagi na fakt, iż jego główne cele koncentrują się na poprawie jakości kształcenia.

				<p>Akademickie Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających zapewni realizację kształcenia studentów i słuchaczy, zgodnie z wymaganiami Krajowego systemu kwalifikacji, co pozwoli na rozwinięcie działań związanych z dostosowaniem efektów uczenia się do potrzeb rynku pracy, społeczeństwa obywatelskiego oraz indywidualnego rozwoju osób uczących się z uwzględnieniem systemu kształcenia przez całe życie. Poziom kompetencji i efekty kształcenia uzyskane dzięki powstałemu Centrum będą zgodne z wytycznymi Krajowych Ram Kwalifikacji (KRK). Programy nauczania dla kierunków priorytetowych, realizowane w oparciu o powstałą bazę dydaktyczną, zgodnie z założeniami KRK, będą dopasowane do potrzeb dydaktycznych studentów i słuchaczy w zakresie teorii i praktyki oraz pozwolą na wykorzystanie wiedzy, jaką już posiadają studenci i słuchacze. Na podstawie uzyskanej wiedzy teoretycznej, kształcenie praktyczne w projektowanym Centrum, pozwoli studentom i słuchaczom rozbudować wiedzę i umiejętności w dostosowanych do nich i ich potencjalnych pracodawców segmentach gospodarki, co przyczyni się do ich osobistego rozwoju zawodowego, zapewni im konkurencyjność na rynku pracy a pracodawcom zapewni wysoko wyszkoloną kadrę pracowniczą. Realizowane w Centrum badania będą efektem potrzeb gospodarczych przedsiębiorców jak również wizji nowych technologii zalecanych przedsiębiorcom przez naukowców. Zbudowanie Centrum w szczególności aparatura naukowo-badawcza umożliwi aplikowanie o projekty w ramach europejskich grantów naukowych czego w obecnej chwili nie da się zrealizować ze względu na jej brak. Wybudowanie Akademickiego Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających pozwoli wprowadzić w kształceniu studentów i słuchaczy nowoczesne rozwiązania i metody stosowane za granicą. (...)</p>	
--	--	--	--	---	--

46	Osoba Prywatna	Część 4 Skrócone opisy przedsięwzięć; punkt 39 Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie – strona od 109 do 110 oraz pozostałe przedsięwzięcia, w ramach których projekt Trasa Średnicowa został wpisany jako komplementarny.	Wnoszę o wykreślenie w uzasadnieniach przedsięwzięcia sformułowania „Trasa Średnicowa”	<p>Wykreślenie z Kontraktu terytorialnego przedsięwzięcia ujętego w Części 4, Skrócone opisy przedsięwzięć; punkt 39 „Trasa Średnicowa dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji w Szczecinie” – strona od 109 do 110, jest wnioskowane z następujących powodów: 1/ przedsięwzięcie nie spełnia warunków umieszczenia w Kontrakcie Terytorialnym a w szczególności:</p> <p>a/ nie spełnia warunku zgodności przedsięwzięcia z kierunkami rozwoju województwa; planowane przedsięwzięcie nie realizuje ani jednego celu strategicznego ani też ani jednego celu pośredniego Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku [strona 83 do 93]; podobnie nie jest odpowiedzią na cele wyznaczone w dokumencie Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku [strony od 85 do 93]; nie jest zgodne z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020 [strony od 85- do 61]; np. wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcie nie służy zwiększaniu spójności wewnątrzregionalnej, nie służy także budowaniu siły konkurencyjnej całego regionu. Wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcie nie wpisuje się w polityki sektorowe. Powyższe oznacza to, że przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Kontraktu Terytorialnego może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [Kontraktu Terytorialnego] na etapie negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju lub przez</p>	<p>Zmieniono nazwę przedsięwzięcia na: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łętko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”. Zmianę zgłoszono w sierpniu br. w formie formularza zgłaszania uwag do projektu stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego.</p> <p>Zakres realizacji zadania uległ zmianie. Zadanie kwalifikuje się do PI 4.5. Przedsięwzięcie zgodne jest z Programem ochrony środowiska miasta Szczecina na lata 2013-2016 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2017-2020. Celem projektu jest działanie zmierzające do uspokojenia ruchu w centrum miasta W Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2015 r. Projekt „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łętko...” spełnia 2 cele strategiczne: „Powszechna dostępność dróg, usług i informacji”(cel</p>
----	----------------	---	--	--	---

				Komisję Europejską.	pośredni: „Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego”. ;
				b/ planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny a zatem nie ma znaczenia dla regionu; przedsięwzięcie zakłada budowę ok. 1 km Trasy, która ma charakter wyłącznie lokalny; dokończenie Trasy Średnicowej i docelowe jej połączenie z „Autostradą Poznańską” jest planowane po roku 2050 [IX etap budowy] brak obecnie nie tylko projektu całej trasy, ale także rozstrzygnięć w zakresie przebiegu szczegółowego oraz terminów realizacji; powoduje to ryzyko, że budowane fragmenty i nie będą spójne]; podobnie nie jest możliwe obecnie wybudowanie połączenie Trasy Średnicowej z Policami poprzez budowę III etapu Trasy Północnej – projekt ten wzbudził poważne kontrowersje m. in. jako naruszający trwałość innych projektów zrealizowanych z funduszy strukturalnych [narusza też inne zasady realizacji projektów, które są wymagane prawem unijnym, krajowym i lokalnym]. W tej sprawie zostaje kierowane zawiadomienie do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Nie było by korzystne, aby negocjacje Kontraktu Terytorialnego toczyły się w trakcie procedowania skargi. Ponadto przedsięwzięcie to nie jest wskazane jako zadanie komplementarne do przedsięwzięcia nr 13 „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu” strona – 67, co potwierdza, że nie ma ono znaczenia dla Regionu. Podobnie przedsięwzięcie nr 38 „Budowa drogi krajowej nr 13 na odcinku rondo Hakena w Szczecinie – węzeł Kołbaskowo – obwodnica Kołbaskowa”; Lp.13 Przedsięwzięcia komplementarne – strona 112 – nie wskazuje rzeczonożo zadania jako komplementarnego.	Przedsięwzięcie spełnia cel strategiczny nr 3 Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020: „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu”, cel szczegółowy: 3.1. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina, wśród których podkreśla się konieczność budowy silnych ośrodków miejskich i wydolnego układu transportowego. W wymiarze metropolitalnym w przypadku Szczecina procesy integracyjne dotyczą przede wszystkim rozwiązań transportowych, komunikacyjnych i komunalnych oraz gospodarki przestrzennej.

				<p>Charakter tego przedsięwzięcia wskazuje też jego nazwa, zawierająca sformułowanie „ dla obsługi ruchu kołowego wewnątrz aglomeracji”, co oznacza realizowanie tylko zadań wewnętrznych Szczecina. Jednocześnie nazwa przedsięwzięcia nie oddaje jego ilościowego aspektu. Przedsięwzięcie jest tylko jednym z dziewięciu [lub dziesięciu – ilość etapów nie jest to jeszcze przesądzona] etapów budowy. Tak sformułowana nazwa może być odebrana jako celowo wprowadzająca w błąd instytucje oceniające. Z uwagi na powyższe, przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Kontraktu Terytorialnego może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [Kontraktu Terytorialnego] na etapie negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju lub przez Komisję Europejską.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>c/ przedsięwzięcie nie ma charakteru ponadregionalnego; proponowana trasa nie służy obecnie oraz nie będzie służyć w przyszłości dla celów ruchu ponadregionalnego. Służyć będzie tylko ruchowi lokalnemu wewnątrz dzielnic Miasta Szczecin. Zapisy dotyczące skomunikowania z Policami można przypisać każdej ulicy w Szczecinie; ujmowanie w opisie projektu zapisów niezgodnych z realnym rezultatem przedsięwzięcia może powodować dyskwalifikację całego dokumentu a nie tylko wnioskowanego do wykreślenia przedsięwzięcia. Zatem przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Kontraktu Terytorialnego może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [Kontraktu Terytorialnego] na etapie negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju lub przez Komisję Europejską.</p>	<p>Po zmianie, nazwa projektu otrzymała brzmienie: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie” (wartość projektu 110 mln PLN, kwota dofinansowania 82,50 mln zł). Projekt został zgłoszony do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, która obejmuje projektu o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnym) i wykazujące oddziaływanie na obszar całego obszaru metropolitalnego.</p>
				<p>d/ komplementarność przedsięwzięcia; przedsięwzięcie jest jedynie fragmentem większego założenia, na dziś zdefiniowanego tylko wstępnie i bez harmonogramu; podjęta próba finansowania tego przedsięwzięcia z funduszy strukturalnych stoi w sprzeczności z podstawową zasadą finansowania tego typu projektów – muszą to być projekty kompletne a nie jedynie fragmenty niedookreślonych założeń. Wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcie nie łączy się komplementarnie z projektami rdzeniowymi. Ponadto wskazuję, że wsparcie mogą uzyskać tylko te projekty, które związane są z węzłami miejskimi w rozumieniu art. 30 Rozporządzenia WE 1315/2013. Wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów zdefiniowanych w punktach od a do f art. 30. Zatem</p>	<p>Projekt został zgłoszony do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, która obejmuje projektu o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnym) i wykazujące oddziaływanie na obszar całego obszaru metropolitalnego. Zasady wsparcia tego typu projektów w ramach programów krajowych nie są jeszcze ostatecznie ustalone.</p>

				<p>wskazanie w lp. 12 Priorytetu Inwestycyjnego PI 7.2 jest nieuprawnione. Natomiast w ramach POiŚ finansowane będzie tylko budowa, przebudowa dróg wyprowadzających ruch z miast na prawach powiatu w ciągu dróg krajowych. Wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcia nie spełnia tego wymogu. Sumując, przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Kontraktu Terytorialnego może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [Kontraktu Terytorialnego] na etapie negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju lub przez Komisję Europejską.</p>	
				<p>e/ realność przeprowadzenia planowanego przedsięwzięcia także nie jest zdecydowanie udowodniona. Np. w chwili obecnej Miasto nie posiada planu gospodarki niskoemisyjnej, jako jednego z dokumentów wspomagających decyzję o budowie Trasy Średnicowej. Ponadto dotychczas wiele kwestii nie zostało rozstrzygniętych ostatecznie. Nie znana jest np. długość trasy [w opisie zawarto zapis około 1 km]. Wątpliwe jest także dotrzymanie zakładanych terminów np. z uwagi na niedysponowanie wszystkimi niezbędnymi nieruchomościami itd. Ponadto należy wskazać, że dla rzeczzonego przedsięwzięcia przewiduje się finansowanie jedynie RPO WZ 2014-2020 [Lp. 9. proponowane źródła finansowania], co oznacza finansowanie w 100% z RPO., bez wkładu własnego beneficjenta. Z uwagi na powyższe, przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do dofinansowania z funduszy strukturalnych a jego pozostawienie na liście przedsięwzięć Kontraktu Terytorialnego może doprowadzić do dyskwalifikacji całego dokumentu [Kontraktu Terytorialnego] na etapie negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju lub przez Komisję Europejską. Należy także wskazać, że wnioskowane do wykreślenia przedsięwzięcie nie jest przedsięwzięciem priorytetowym, mającym istotne</p>	<p>SSOM zleciło opracowanie Planu gospodarki niskoemisyjnej dla obszaru aglomeracyjnego Szczecina. Ostateczna możliwość wsparcia przedmiotowego projektu w ramach PI 4.5 będzie determinowana rozstrzygnięciami ww. dokumentu.</p>

				<p>znaczenie dla rozwoju kraju oraz województwa zachodniopomorskiego, tym samym nie spełnia kryteriów umieszczenia w kontrakcie terytorialnym opisanym w Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [Dz. U. 2006 Nr 227 poz. 1658 z póź. zm.]</p> <p>Wykreślenie jest konsekwencją zgłoszonej uwagi w Lp. 1; utrzymanie zapisu może skutkować uznaniem przedsięwzięcia za niespełniające warunków Kontraktu Terytorialnego.</p>	
47	Urząd Miasta Kołobrzeg	Część 4 – Skrócone opisy przedsięwzięć, Str.71	Należy poprawić nazwę przedsięwzięcia priorytetowego na: „16. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu” W pierwszym zdaniu opisu przedsięwzięcia należy podać właściwy tytuł: „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu”	W dokumencie występują usterki, które należy usunąć. Błędnie wpisano „Rozbudowa terminali w Policach”.	Uwaga uwzględniona.
48	Urząd Miasta Kołobrzeg	Str. 11 oraz Część 4 – Skrócone opisy przedsięwzięć, Str.56	Należy poprawić zapis dotyczący „korzyści skali” , w obecnym brzmieniu jest nielogiczny – podwójne zaprzeczenie „obniżenie spadku” oznacza bowiem wzrost. Powinno być „obniżeniu lub spadku”.	Błąd polega na braku słowa „lub”, co czyni zapis o zjawisku „Korzyści skali” nielogicznym. Mechanizm „korzyści skali” polega bowiem na obniżaniu jednostkowych kosztów transportu morskiego poprzez wzrost tonażu statków morskich.	Uwaga uwzględniona.

49	Urząd Miasta Kołobrzeg	Część 4 – Skrócone opisy przedsięwzięć, Str.71	Wnoskujemy o dodanie do przedsięwzięcia priorytetowego : „16. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu” Zadania nr 3 pod tytułem: Park & Sail – budowa systemu transportu multimodalnego w porcie Kołobrzeg (szacunkowy koszt przedsięwzięcia 5 mln zł)	Gmina Miasto Kołobrzeg jest w trakcie aktualizacji Strategii Rozwoju Miasta do roku 2020 oraz opracowywania Strategicznych Programów Operacyjnych dotyczących m.in. rozwoju portu Kołobrzeg. Zespół zadaniowy pracujący nad tym tematem wskazał konieczność realizacji tego zadania z punktu widzenia dalszego rozwoju dywersyfikacji funkcji portowych miasta. Zadanie to jest także istotne dla rozwoju transportu multimodalnego (połączenie transportu kołowego z transportem morskim). Proponuje się wpisanie tego zadania: Park & Sail – budowa systemu transportu multimodalnego w porcie Kołobrzeg do Przedsięwzięcia priorytetowego „16. Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu”, zaplanowanie jego finansowania na poziomie regionalnym (RPOWZ 2014-2020) oraz zwiększenie o 5 mln PLN kwoty na całe przedsięwzięcie. W załączeniu wypełniona fiszka dla projektu: Park & Sail – budowa systemu transportu multimodalnego w porcie Kołobrzeg.	Uwaga uwzględniona.
50	Gmina Karlino	Punkt 3, 3.1 Koszty realizacji i źródła finansowania przedsięwzięć	Proszę o dodanie w tabeli: Cel3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców, w obszarze kultura-edukacja-sport po punkcie 53 punktu: Budowa Centrum Nauki i Techniki Energia w Karlinie, w tym Centrum Kompetencji Energii Odnawialnych. Koszt: 65 mln zł. Priorytet: 10.4. inwestycje w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury	Samorząd województwa zgodnie ze stanowiskiem podejmuje wielorakie działania na rzecz podnoszenia jakości kapitału ludzkiego i społecznego na obszarze regionu. Wynika to z szerokich potrzeb będących skutkiem nagromadzenia niekorzystnych zjawisk w sferze gospodarczej i społecznej oraz na rynku pracy. Skala mających miejsce wykluczeń wymaga interwencji. Planując działania należy wziąć pod uwagę lokalne zasoby i uwarunkowania. Pomysł realizacji CENTRUM NAUKI I TECHNIKI „ENERGIA” oparty jest na historii regionu oraz naturalnych zasobach i uwarunkowaniach, mających bezpośredni wpływ na jakość rozwoju społeczno – gospodarczego regionu oraz wzrost potencjału regionu. Projekt CENTRUM NAUKI I TECHNIKI „ENERGIA” - to projekt innowacyjny – pozwalający na zastosowanie nowoczesnych rozwiązań umożliwiających poznanie świata nauki i fizyki za pomocą najnowocześniejszych rozwiązań technicznych	Uwaga nieuwzględniona. Istnieje konieczność przedstawienia dalszych informacji o projekcie, w szczególności dotyczących sposobu zachowania jego trwałości po okresie realizacji. Jednocześnie należy podkreślić, że brak ujęcia w ramach stanowiska do Kontraktu terytorialnego nie zamyka drogi do ewentualnego pozyskania wsparcia ze środków EFSI.

			<p>edukacyjnej i szkoleniowej Finansowanie: K/R</p>	<p>–stwarza on możliwość kształtowania pozytywnych relacji ze społeczeństwem poprzez edukację w kwestii odnawialnych i niekonwencjonalnych źródeł energii, to park – laboratorium dla studentów, przedstawicieli świata nauki – umożliwiając pracę nad nowymi rozwiązaniami - przyczyni się do poprawy wyników systemów kształcenia - to miejsce prezentacji innowacji i potencjału w dziedzinie energetyki, - to miejsce spotkań z najwybitniejszymi specjalistami, miejsce dzielenia się z nimi swoją wiedzą - daje możliwość współtworzenia platformy wymiany wiedzy i doświadczenia w celu poprawy jakości życia - daje możliwość edukacji społeczeństwa w zakresie odnawialnych źródeł energii stwarza możliwość budowy długookresowej akceptacji społecznej dotyczącej roli i znaczenia odnawialnych i niekonwencjonalnych źródeł energii - okazję do kreowania regionu pro-ekologicznego - poprzez edukację ekologiczną - stwarza możliwość kształtowania postaw oraz poczucia moralnej odpowiedzialności za stan środowiska przyrodniczego i społecznego, gotowość uczestniczenia w działaniach ochronnych i kreowanie wartości sprzyjających przyrodzie - to projekt wpływający na rozwój turystyki, wydłużenie sezonu, zatrzymanie ruchu tranzytowego</p>	
51	Gmina Karlino	Punkt 3.2 Przedsięwzięcia do kontraktu terytorialnego – ujęcie przestrzenne, obszar kultura-edukacja-sport, s.37	<p>Proszę o dodanie zapisu i zaznaczenia na mapie: Budowa Centrum Nauki i Techniki Energia w Karlinie, w tym Centrum Kompetencji Energii Odnawialnych</p>	<p>Samo spojrzenie na mapę warunkuje konieczność realizacji tego typu obiektu w obszarze tzw. białej plamy, przy czym strategiczne położenie Karlina na skrzyżowaniu dwóch ważnych szlaków komunikacyjnych (droga krajowa nr 6 Szczecin- Gdańsk oraz wojewódzka 163 Poznań – Kołobrzeg) sprawia, że jest to miejsce idealne w układzie przestrzennym do realizacji tego typu obiektu, tak potrzebnego w miejscu, gdzie jakość życia mieszkańców wymaga poprawy, z uwagi na pozostałości problemów tzw. popegeerowskich oraz kompleksu małych miejscowości. Planowane miejsce realizacji projektu Centrum stwarza dodatkowe możliwości rozwoju</p>	j.w.

				turystyki i nowe miejsca pracy zarówno w obiekcie jak i usługach z nim powiązanych, stymulując powstawanie nowych miejsc pracy, nowych podmiotów gospodarczych, promując samozatrudnienie i mikroprzedsiębiorstwa	
52	Gmina Karlino	Punkt 4. Skrócone opisy przedsięwzięć	Proszę o dodanie zapisu i opisu Budowa Centrum Nauki i Techniki Energia w Karlinie, w tym Centrum Kompetencji Energii Odnawialnych	Opis przedsięwzięcia w zał.	j.w.
53	Instytut Rozwoju Regionalnego	2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym , Cel rozwojowy 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa	Inwestycje służące realizacji tego celu koncentrują się de facto na północnej granicy województwa, całkowicie ignorując granicę zachodnią na Odrze na południe od Szczecina. Pogłębia się przez to i tak już zaawansowane wykluczenie południowo-zachodniej części województwa, która ma takie samo, jeśli nie większe, prawo do pilnego otrzymania wsparcia i istotnych bodźców rozwojowych jak pas nadmorski czy część wschodnia województwa. Kontrakt terytorialny powinien zawierać inwestycje poprawiające dostęp do zasobów województwa	W różnych dokumentach strategicznych diagnozowany jest problem zbyt słabego skomunikowania drogowego, kolejowego i wodnego obu brzegów Odry na południe od Szczecina. Jest to m.in. bariera ograniczająca możliwości czerpania różnorodnych bodźców rozwojowych z sąsiedztwa Odry i Niemiec. a) Odnośnie transportu kołowego: W projekcie Kontraktu Terytorialnego nie przewidziano dla omawianego obszaru żadnej inwestycji poprawiającej bardzo słaby układ drogowy w układzie wschód-zachód, poprawiającej w południowej części województwa dostęp drogowy z Niemiec w głąb terytorium województwa, w tym do obecnie intensywnie promowanego pasa pojezierzy, od Myśliborskiego po Drawskie. Nie wykorzystuje się nawet połączenia drogowego D/PL w Osinowie, które - przy inwestycji w drogę wiodącą na wschód przynajmniej do drogi S3, mogłoby znacznie ożywić gospodarczo obszar nie tylko południowo-zachodnich gmin. b) Odnośnie transportu kolejowego: Przez południowo-zachodnią część województwa przebiega zaplanowana do modernizacji (poz. Nr g) linia kolejowa Szczecin - Kostrzyn n/Odrą, stanowiąca część magistrali kolejowej łączącej Dolny Śląsk ze Szczecinem. Jest to bardzo potrzebne zadanie inwestycyjne, ale raczej nie powinno być tak, że na zrealizowaniu tej kosztownej liniowej	Uwaga o charakterze ogólnym. Należy jednak wskazać, że rozwój infrastruktury drogowej, w tym na obszarze pogranicza jest częścią planowanych działań w ramach ujętego w Projekcie stanowiska (...) Programu podniesienia standardu dróg wojewódzkich. rozwój infrastruktury transportowej na obszarze pogranicza. Ponadto tego typu inwestycje zostaną objęte wsparciem z Programu Interreg V A. W zakresie uwagi dot. transportu kolejowego wskazać należy, że modernizacja linii kolejowej 273 na pewno stanie się impulsem rozwojowym dla obszarów zlokalizowanych na całym jej przebiegu.

			<p>we wszystkich obszarach - transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego.</p>	<p>inwestycji skorzystają tylko miejscowości początkowa i końcowa. Jeśli przez pozostałą, de facto całą, trasę magistrali pociągi będą tylko szybko przejeżdżać, nie generując impulsów rozwojowych dla całego pasa terytorium przez które przebiega magistrala, będzie to oznaczać marnotrawstwo poniesionych nakładów. Aby tak się nie stało potrzebne jest - już teraz - wytypowanie wzdłuż linii kolejowej szeregu miejscowości, w których - w ramach modernizacji magistrali - powstałyby bazowa infrastruktura dla multimodalnych węzłów łączących równoleżnikowy układ dróg kołowych z magistralą kolejową, a zarazem ze zmodernizowaną Odrzańską Droga Wodną na zachodzie oraz ze wschodnią częścią województwa i Polski. Wykorzystanie takiej bazowej infrastruktury do celów rozwojowych będzie wymagało oczywiście inwestycji niepublicznych, ale bez infrastruktury, ściśle związanej zarazem z siecią kolejową i drogową, na rozwój gospodarczy liczyć nie można. Ponadto: zważywszy, że celem modernizacji tej magistrali kolejowej jest również przyrost przewozów pasażerskich i poprawa jakości, omawiane zadanie inwestycyjne powinno obejmować również kompleksową modernizację obiektów budowlanych - dworców i przystanków, których obecny stan budzi wiele zastrzeżeń. Ze względu na fakt, że infrastruktura ta należy do PKP, jedynie resortowa decyzja jest gwarancją zrealizowania kompleksowej modernizacji, i dlatego zadanie takie powinno znaleźć się w Kontrakcie Terytorialnym.</p>	<p>Jednak wykorzystanie tego potencjału wymagać będzie zaangażowanie partnerów (samorządów, przedsiębiorców), którzy będą realizować multimodalną infrastrukturę transportową.</p>
--	--	--	---	--	--

54	Instytut Rozwoju Regionalnego			<p>c) Transport wodny śródlądowy Zaplanowana liniowa inwestycja (poz. Nr 21) pn. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej jest bez wątpienia fundamentalna dla realnej, długofalowej zmiany na lepsze wykorzystania tego zasobu, jakim jest Odra, na korzyść Polski Zachodniej, w tym - województwa zachodniopomorskiego. Niemniej jednak - podobnie jak modernizacja magistrali kolejowej - ta wysokonakładowa inwestycja nie może przynosić korzyści w postaci impulsów rozwoju gospodarczego tylko w centrach początkowym i końcowym. Tymczasem obecny zakres rzeczowy tej inwestycji zasadniczo koncentruje się na przywróceniu żeglowności głównym korytem Odry, na pełnym wdrożeniu systemu RIS (system informacji) i na aspektach związanych ze zwalczaniem zatorów lodowych, natomiast zupełnie nie spełnia Celu 1 - poprawy zewnętrznej dostępności województwa na granicy zachodniej poniżej Szczecina, jaką stanowi Odra graniczna. Niezbędny ku temu zakres rzeczowy inwestycji jest marginalny w stosunku do zadań ujętych w Kontrakcie, ale zarazem kluczowy dla zrealizowania Celu 1, oraz dla rozwoju pasa gmin nadodrzańskich od gminy Mieszkowice po gminę Widuchowa, oraz dla gmin leżących na wschód od wymienionych - czyli dla obszaru obecnie skrajnie zmarginalizowanego. Ów zakres rzeczowy to roboty hydrotechniczne, konieczne dla stworzenia technicznych warunków do posadowienia na linii brzegowej obiektów służących gospodarstwu wykorzystaniu bliskości Odrzańskiej Drogi Wodnej tj. co najmniej: * jednego portu rzeczno-towarowego, przeladunkowego (węzeł multimodalny, np. w Krajniku lub w Osinowie) * co najmniej trzech przystani do obsługi komercyjnej żeglugi pasażerskiej (np. Gozdowice, Osinów, Cedynia, Krajnik, Widuchowa, * dwóch / trzech marin do obsługi żeglarstwa i innych sportów wodnych (np. Bielinek) oraz * do zrealizowania co najmniej trzech publicznych</p>	<p>Przedsięwzięcie dot. ODW ujęte w Projekcie stanowiska (...) zgodnie z jego terytorialną właściwością dotyczy zadań przewidywanych na obszarze Pomorza Zachodniego. Jednak jak to zostało wskazane w przypisie dot. przedmiotowego projektu jest ono częścią szerszego zamierzenia inwestycyjnego, uzgodnionego przez regiony tworzące makroregion Polski Zachodniej, a dotyczącego modernizacji całej Odrzańskiej Drogi Wodnej.</p>
----	-------------------------------	--	--	--	--

				<p>przystani, służących udostępnianiu cennych zasobów naturalnych, bogato reprezentowanych w pasie nadodrzańskim, przy jednoczesnym skanalizowaniu ruchu turystycznego (przeciwdziałanie antropopresji) (np. Gozdowice, Siekierki, Bielinek, Nawodna, Widuchowa). Powyższe wymaga kompleksowej analizy wielu uwarunkowań, niezbędnej do identyfikacji optymalnych lokalizacji dla w/w przeznaczenia, a następnie ustalenia, jakie roboty hydrotechniczne i im podobne będą potrzebne, aby powiązać wybrane lokalizacje nadbrzeżne ze zmodernizowaną Odrzańską Drogą Wodną, oraz aby w ramach owej modernizacji powstały w nich warunki do zainicjowania rozwoju gospodarczego i uczynienia zachodniej granicy województwa jego szeroko otwartymi na zachód wrotami.</p>	
55	Instytut Rozwoju Regionalnego	2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym, Cel rozwojowy 2 - Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu		<p>Jedną z inwestycji mających służyć rozwojowi metropolii szczecińskiej jest budowa obwodnicy Gryfina (poz. Nr. 32), w celu likwidacji wąskiego gardła (przejazd przez Gryfino) w drodze krajowej 31 (Szczecin – Kostrzyn n/Odrą). Zadanie to z pewnością jest potrzebne, niemniej jednak pojawiają się wątpliwości, czy powinno być realizowane w ramach Kontraktu Terytorialnego. Inwestycja ta, sama w sobie niesie ze sobą żadnych impulsów rozwojowych (a rozwojowi ma służyć Kontrakt Terytorialny). Gdyby ta obwodnica była częścią kompleksowej modernizacji drogi krajowej 31, podnoszącej jej klasę np. do klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego), powstałaby europejska jakość, tworząca zachęcającą ofertę dla kołowego ruchu, głównie pasażerskiego, wzdłuż Odry, i można by było liczyć na efekt rozwojowy, oczywiście po uzupełnieniu sieci drogowej o równie komfortowe połączenia horyzontalne, szczególnie w części południowej. Poza tym omawiana inwestycja (obwodnica Gryfina) ma z założenia umocnić niekorzystny trend, wzmacniający wertykalny, południkowy układ sieci transportowej w tej części województwa, pozbawiony równowagi w postaci</p>	<p>Uwagi o charakterze ogólnym. Projekt dot. budowy obwodnic Kołobrzegu, Gryfina, Myśliborza, Węgorzyna wynika z konieczności likwidacji zdiagnozowanych przez GDDKiA wąskich gardeł na drogach krajowych. Realizacja wskazanych obwodnic na pewno upłynniłaby ruch na tych drogach oraz przyczyniłaby się do stworzenia nowych, lepiej skomunikowanych terenów inwestycyjnych.</p>

				<p>dróg w układzie horyzontalnym. Zaplanowano bowiem zaledwie trzy inwestycje, a wszystkie polegające na modernizacji: 1) drogi kolejowej – układ północ / południe, 2) drogi wodnej – układ północ / południe, 3) drogi kołowej – układ północ-południe, z intencją i wręcz celem podniesienia szybkości i ilości przejazdów, czyli wolumenu tranzytu. Nie zaplanowano związanych z w/w inwestycjami zadań o charakterze infrastrukturalnym, które – równomiernie rozplanowane wzdłuż przebiegu owych dróg, tworząc węzły multimodalne i nowy układ transportowy – równoleżnikowy, na kierunku wschód-zachód. A dopiero wtedy będzie można powiedzieć, że omawiane inwestycje mają charakter rozwojowy dla tej części województwa.</p> <p>Reasumując: Południowo-zachodnia część województwa zachodniopomorskiego pilnie wymaga kompleksowego, jednoczesnego spojrzenia na istniejące układy dróg kołowych, kolejowych i wodnych w ich ścisłym funkcjonalnym powiązaniu. W efekcie w Kontrakcie Terytorialnym powinna zaistnieć inwestycyjna materializacja wizji multimodalnej sieci rozwiniętej zarówno w układzie południkowym (kolej, Odra) jak i równoleżnikowym (podejścia wodne -> drogi wschód-zachód). Takiego podejścia zdecydowanie nie widać w przedłożonym do konsultacji projekcie stanowiska Zarządu Województwa w kwestii Kontraktu Terytorialnego na lata 2014-2020.</p>	
56	Instytut Rozwoju Regionalnego	2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym, Cele rozwojowe 3 - Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców oraz 4 - Zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów.		<p>Omówione w pkt. 1 podejście jest spójne również z celami rozwojowymi nr 3 i nr 4. Oprócz poprawy dostępu do regionu od strony zachodniej zaprezentowane podejście zdecydowanie by wpłynęło szczególnie na efektywność wykorzystania zasobów (obecnie nie realizujących swojego potencjału) i rozwój. Istotnym aspektem omawianego podejścia jest też zniwelowanie pogłębiającej się przepaści pomiędzy wsparciem udzielanym metropoliom, pasowi nadmorskiemu i wschodniej części województwa a</p>	<p>Uwagi o charakterze ogólnym. We wskazanej w uwadze części regionu (południowo-zachodniej) jest zlokalizowanych szereg projektów, wskazanych w Projekcie stanowiska (...): modernizacja linii 273, modernizacja zachodniopomorskiego</p>

				całkowitym brakiem wsparcia i pogłębianiem wykluczenia obszaru południowo-zachodniego.	odcinek ODW. Na obszarze tym zrealizowana została również jedyna w regionie inwestycja dot. budowy drogi ekspresowej (S3). Dalsze wsparcie dotyczące wykorzystania wygenerowanych przez ww. kluczowe projekty potencjałów rozwojowych będzie realizowane m.in. w ramach RPO WZ 2014 – 2020, poza Kontraktem terytorialnym.
57	Institut Rozwoju Regionalnego	2. Cele interwencji przewidzianej w kontrakcie terytorialnym, Cel rozwojowy 2 - Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu	Dlaczego Miasto Szczecin wraz z Zarządem Województwa Zachodniopomorskiego nie czynią intensywnych starań, aby jak najszybciej powstało połączenie Szczecina z Warszawą obsługiwane pociągami Pendolino? Dlaczego nie ma takiego zadania inwestycyjnego w Kontrakcie Terytorialnym?	Liczne doniesienia medialne mówią wręcz o wyścigu miast, aby jak najszybciej dotarły do nich pociągi Pendolino, które są - pomimo pewnych zastrzeżeń i ograniczeń - symbolem przejścia w XXI wiek. Jeszcze przez wiele lat będzie to miernik prestiżu, nowoczesności i metropolitalności wojewódzkich miast. Szczecin - jako najbardziej odległa od Warszawy stolica regionu - jest szczególnie predestynowany do pierwszeństwa we właśnie tworzącej się kolejce. Tymczasem o Szczecinie jako pretendencie do wysokiej pozycji na liście nie słyhać.	uwagi o charakterze ogólnym. Wskazać jednak należy, że modernizacja linii kolejowych objętych Projektem stanowiska (...) w tym w szczególności linii 351 otwierać będzie drogę do zwiększenia prędkości kursowania pociągów pasażerskich do 200 km/h.

58	Gmina Chojna	"Budowa i modernizacja linii kolejowej 273 Szczecin - Kostrzyn", s 55	Ważne jest dla nas obecnie zaangażowanie PKP PLK lub/i środków ponadlokalnych w rekonstrukcję odcinka Godków - Granica Państwa, zaś szczególnie remont i utrzymanie mostu Siekierki-Granica Państwa, w stopniu umożliwiającym podróż dreżyną ręczną bądź spalinową.	Obecnie strona niemiecka stara się rewitalizować połączenie Berlin-Wriezen-Granica Państwa dopuszczając tu ruch drezynowo - rowerowy. Połączenie to może mieć kluczowy wpływ na rozwój turystyki w Kontrakcie Samorządowym (łącząc jego teren bezpośrednim połączeniem z metropolią berlińską), zaś środki INTERREG i Kontraktu Samorządowego są zbyt skąpe na realizację projektu i utrzymanie produktów, rezultatów i oddziaływania.	Uwaga nieuwzględniona. Linia nr 411 na odcinku Godków – Siekierki – granica RP jest nieczynna dla ruchu pociągów od co najmniej 20 lat, a po niemieckiej stronie granicy jest rozebrana na odcinku od granicy do stacji Wriezen; popierając samą ideę rozwoju ruchu turystycznego - drezynowego i rowerowego na tym odcinku, trudno uznać ją za kluczową dla rozwoju województwa.
59	Gmina Chojna	„Modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych wysokich, średnich i niskich napięć pozwalająca na poprawę niezawodności zasilania oraz rozwój energetyki rozproszonej wykorzystującej lokalne źródła energii”, s 137	Zakłada się modernizację linii wysokich i średnich napięć w Rejonie Dystrybucji ENEA Operator, obejmującym Chojnę, - czy umożliwi to przyłączenie planowanej farmy słonecznej.	Gmina Chojna planuje budowę na terenie byłego sowieckiego lotniska wojskowego elektrowni słonecznej, problem jednak, na który napotkała gmina to przyłączenie jej do sieci dystrybucyjnej ENEA-Operator.	Odpowiedź nie leży w gestii Urzędu (urząd nie ma możliwości prowadzenia analiz dotyczących rozplywów w sieci).
60	Centralny Ośrodek Sportu Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu	3.2. Przedsięwzięcia do kontraktu terytorialnego - ujęcie przestrzenne Cel 3. Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców Obszar: kultura-edukacja-sport	Dopisać do proponowanych zadań: Rozbudowa i modernizacja Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Wałczu (Szacunkowa kwota przedsięwzięcia 38,8 mln zł)	Centralny Ośrodek Sportu Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu jest jedynym takim ośrodkiem w naszym województwie jak też w tej części kraju , w którym reprezentanci kraju przygotowują się do występów międzynarodowych. COS OPO w Wałczu jest jednym z 6 takich kompleksów, które oprócz Wałcza funkcjonują jeszcze w Giżycku, Cetniewie, Spale, Zakopanym i Szczyrku. Ośrodki te posiadają bazę sportową, z której korzystają reprezentacje przygotowujące się do najważniejszych wydarzeń sportowych o zasięgu międzynarodowym (Igrzyska Olimpijskie, Mistrzostwa Świata, Mistrzostwa Europy itp.) jak i krajowym. Z ośrodka również korzystają reprezentacje innych krajów, którzy rok rocznie	Uwaga uwzględniona, projekt zostanie ujęty w Stanowisku do Kontraktu terytorialnego.

				<p>przybywają w celu przygotowania do zawodów. Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu stanowi główną bazę przygotowań dla wielu Polskich Związków Sportowych w tym głównie: Polskiego Związku Hokeja na Trawie, Polskiego Związku Koszykówki, Polskiej Ligii Koszykówki, Polskiego Związku Kajakowego, Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, Polskiego Związku Zapaśniczego, Polskiego Związku Siermierniczego, Polskiego Związku Lekkoatletyki, Polskiego Związku Piłki Nożnej, których zawodnicy spędzają od kilkunastu do kilkuset dni w ciągu roku w wałeckim ośrodku przygotowując się do imprez sportowych. Należy dodać, że w szerokim zakresie z ośrodka korzystają również sportowcy niepełnosprawni, reprezentujący nasz kraj na zawodach międzynarodowych oraz kadry juniorskie. Łącznie np. w roku 2013 Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Wałczu przyjął ponad 58 000 osobo-noclegów, w tym ponad 47 000 dotyczyło krajowych kadr sportowych. Liczby te wskazują, że średnio dziennie w COS OPO w Wałczu przebywa blisko 130 reprezentantów naszego kraju na zgrupowaniach, konsultacjach i obozach przygotowawczych. Niestety posiadane przez COS OPO obiekty sportowe, baza noclegowa oraz żywieniowa w znacznej części nie spełniają wymogów i warunków do profesjonalnego przygotowania kadr olimpijskich i narodowych. Niezbędne są inwestycje w rozwój ww. bazy, niezbędne są zakupy wyposażenia i sprzętu pozwalającego na prowadzenie zajęć w sposób komfortowy i nie wymagający stosowania prowizorycznych ulepszeń. Trenerzy i kadry przygotowujące naszych olimpijczyków i kadrowiczów powinni posiadać dostęp do nowoczesnej bazy obiektowej i sprzętowej spełniającej wszelkie wymogi i normy w obecnym świecie sportu. Dzięki profesjonalnemu podejściu do przygotowania kadr narodowych na kolejnych zawodach i w kolejnych latach będziemy mogli podziwiać i kibicować naszym reprezentantom na Olimpiadzie czy MŚ, którzy osiągać</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>będą znaczne sukcesy. Do najważniejszych zadań pozwalających na dostosowanie COS OPO w Wałczu do standardów światowych należy zaliczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. modernizacja sezonowych domków kempingowych 3,7 mln zł; 2. Budowa wielofunkcyjnej treningowej hali sportowej -12,5 mln zł; 3. budowa 6 stanowiskowego hangaru na łodzi motorowe. 2,5 mln; 4. zakup 10 łodzi dwuosobowych typu katamaran wraz z silnikami o mocy 20 km – 450 tys; 5. modernizacja ogrodzenia terenu ośrodka oraz modernizacja ogrodzenia kortów tenisowych ziemnych – 1,5 mln; 6. remont i modernizacja internatu Lider i Sydney oraz rozbudowa hali sportowej Sydney o pomieszczenie magazynowe – 1,8 mln; 7. modernizacja sieci deszczowej i kanalizacyjnej wraz z odtworzeniem infrastruktury ciągów pieszo jezdnych – 6,5 mln; 8. modernizacja i rozbudowa sieci teletechnicznej na terenie Ośrodka – 900 tys zł; 9. zakup sprzętu rehabilitacyjnego do gabinetów odnowy – 1 mln zł; 10. Modernizacja olinowania toru regatowego wioślarsko – kajakowego – 2 mln zł; 11. budowa budynku szatniowo magazynowego przy kompleksie boisk piłkarskich wraz budową areny lekkoatletycznej do konkurencji rzutowych – kompleks B. Modernizacja instalacji nawadniania płyt boiska i wykonanie sztucznego oświetlenia na kompleksie B– 6 mln zł. Łączna wartość wszystkich prac i zakupów sprzętu i wyposażenia, które pozwoliłyby na profesjonalne przygotowanie kadr narodowych to kwota 38,8 mln zł, którą należałoby zainwestować w latach 2015-2018 	
--	--	--	--	---	--

61	Gmina Sianów	Rozdz. 4. Skrócone opisy przedsięwzięć, przedsięwzięcie nr 61. Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, str. 143-145	Brak w opisie przedsięwzięcia KKBOF informacji odnośnie przedsięwzięć na terenie Gminy i Miasta Sianów	Gmina i Miasto Sianów jako jedna z gmin należących do Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) na wniosek Gminy Miasto Koszalin (jednego z liderów OF) dnia 19 maja 2014 r. dokonała zgłoszenia fiszki projektu w zakresie gminy w ramach przedsięwzięcia Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Zgłoszenie to miało zostać zawarte w zbiorczej odpowiedzi KKBOF do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Pomimo zgłoszenia przedsięwzięcie nie zostało ujęte we wspólnym przedsięwzięciu KKBOF zawartym w dokumencie „Projekt stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego”. W przedmiotowym opisie przedsięwzięcia brak wzmianki o Gminie i Mieście Sianów zarówno w części dotyczącej lokalizacji, opisu, podmiotów realizujących przedsięwzięcie, przewidywanych datach rozpoczęcia i zakończenia przedsięwzięcia. Ponadto brak pewności co do ujęcia przewidywanego kosztu realizacji przedsięwzięcia na terenie Gminy i Miasta Sianów w ogólnej szacunkowej wartości przedsięwzięcia KKBOF. W załączeniu fiszka przedsięwzięcia Gminy i Miasta Sianów zgłoszonego do realizacji w ramach przedsięwzięcia Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych na terenie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.	Lista zadań zostanie zweryfikowana na podstawie przedstawionych przez lidera ZIT informacji dotyczących zakresu przedmiotowego projektu.
62	Powiat Drawski	Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa, Obszar: Budowa i modernizacja dróg kołowych	Wprowadzenie zapisu : Poprawa strategicznej łączności lądowej poprzez modernizację drogi wojewódzkiej 162 na odcinku Drawsko Pomorskie - Świdwin	Droga 162 - Drawsko - Świdwin długości 32 km stanowi połączenie pomiędzy poligonem drawskim a lotniskiem w obrębie m. Świdwin i w kierunku Kołobrzegu jest odcinkiem drogi strategicznej służącej między innymi w celu alternatywnego przemieszczania wojsk . Średniobowowy ruch pojazdów wynosi 1075 pojazdów	Uwaga nieuwzględniona. Nazwa programu definiuje przedsięwzięcie ujmujące potrzebę podniesienia standardu całości sieci dróg wojewódzkich, dlatego nie należy konkretyzować jego

					nazwy co do szczegółowych przedsięwzięć.
63	Powiat Drawski	Cel 1. Poprawa zewnętrznej dostępności województwa, Obszar: Budowa i modernizacja dróg kołowych	Wprowadzenie zapisu :Poprawa dostępności woj., Zachodniopomorskiego dla mieszkańców Wielkopolski poprzez modernizację drogi wojewódzkiej 173 na odcinku Drawsko Pomorskie – Połczyn Zdr.	Droga 173 - Drawsko Pomorskie - Połczyn Zdrój długości 40 km stanowi połączenie międzyregionalne pomiędzy południem - regionem Wielkopolski a terenami nadmorskimi w kierunku Koszalin - region Pomorski. Stanowi trasę alternatywną w przypadkach przeciążeń tras podstawowych w okresach największego nasilenia ruchu. Średniodobowy ruch pojazdów na drodze wynosi 1430 pojazdów.	Uwaga nieuwzględniona. Nazwa programu definiuje przedsięwzięcie ujmujące potrzebę podniesienia standardu całości sieci dróg wojewódzkich, dlatego nie należy konkretyzować jego nazwy co do szczegółowych przedsięwzięć.
64	Powiat Myśliborski	Rozdział 3, podrozdział 3.1 str. 24 oraz Rozdział 4. str. 96	Proponuje się ująć zadanie polegające na budowie obwodnicy Dębna w ciągu drogi krajowej nr 23.	Strefa nadgraniczna oraz szybki rozwój Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej wpływają na bardzo duży wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych o masie do 40 ton przejeżdżających drogą krajową nr 23 przez m. Dębno na trasie droga ekspresowa S-3 - Kostrzyzna nad Odrą. Narastający wzrost natężenia ruchu ciężarowego tamuje ruch drogowy w mieście, droga nr 23 nie posiada wystarczających parametrów technicznych do obsługi wzrastającego natężenia ruchu co pogarsza w wysokim stopniu warunki życia mieszkańców i wpływa negatywnie na stan budynków zlokalizowanych w ciągu drogi krajowej. Duże znaczenie ma możliwość wykonania obwodnicy poprzez ciąg drogi gminnej ul. Sportowa w Dębnie i ciąg drogi powiatowej nr 2135Z (ok. 60% trasy), a następnie poprzez wydzielenie pod obwodnicę nowego pasa drogowego (lasy i pola) w celu ponownego włączenia do drogi krajowej nr 23. Przedstawiona trasa pozwoli całkowicie odciążyć miasto z ruchu tranzytowego odbywającego się w ciągu drogi krajowej nr 23 kierując go na tereny pozbawione zabudowy	Uwaga nieuwzględniona. Obwodnica Dębna w ciągu DK nr 23 nie jest ujęta w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015”.

				mieszkalnej.	
65	Powiat Myśliborski	Rozdział 3, podrozdział 3.1, str. 25 oraz Rozdział 4, str. 120	Proponuje się ująć w podrozdziale 3.1, Cel 3 zadanie pn.: „Rozbudowa budynku Szpitala w Dębnie Sp. z o.o.”.	Ze względu na wymogi Rozporządzenia Ministra Zdrowia do końca 2016 r. w strukturach szpitala musi powstać minimum 4-łóżkowy oddział intensywnej terapii, na który w ramach obecnej infrastruktury nie ma miejsca. Ponadto w ramach tej rozbudowy została przeniesiona i unowocześniona sterylizatornia (obecnie znajduje się w innym budynku niż blok operacyjny) oraz dostosowanie i przeniesienie do dobudowanej części apteki szpitalnej. Rozbudowa uwzględniłaby również utworzenie w ramach bloku operacyjnego tzw. „korytarza brudnego” oraz możliwość docelowego połączenia z nowym obiektem. Szpital w Dębnie Sp. z o.o. rozpoczęła prace zmierzające do przygotowania koncepcji zagospodarowania funkcjonalnego całości terenu szpitala, tak aby wykonywane w etapach prace stanowiły element większej całości.	Uwaga nieuwzględniona. Lista projektów z zakresu ochrony zdrowia w zostanie zmodyfikowana zgodnie ze przygotowywanym przez merytoryczny Wydział Urzędu Marszałkowskiego stanowiskiem oraz po akceptacji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego.
66	Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Rozdział 4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przedsięwzięcie nr 24 Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej Województwa Zachodniopomorskiego poprzez kompleksowe przygotowanie terenów Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim Pkt.3 opis przedsięwzięcia	Wnosi się o dopisanie w opisie przedsięwzięcia jako pkt.4) stworzenie zaplecza dla wspierania nowych firm i kształcenia kadr na potrzeby przemysłu.	Niedostateczne względem zapotrzebowania funkcjonowanie efektywnego otoczenia inwestycyjnego, infrastrukturalnego, doradczego i szkoleniowego. Aby zwiększyć liczbę inwestycji krajowych i zagranicznych na terenie PPNT należy stworzyć warunki do wzbogacenia oferty wsparcia początkowej fazy rozwoju przedsiębiorstw, stworzyć lub poprawić warunki dla rozpoczęcia, prowadzenia i rozwoju działalności przedsiębiorstw, zwiększyć dostępność terenów oferujących warunki do prowadzenia działalności gospodarczej. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększy się oferta regionu dla podejmowania inwestycji zewnętrznych, profesjonalizowane zostaną usługi IOB, zwiększy się liczba efektywnych partnerstw.	Uwaga uwzględniona.

67	Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Pkt. 8 szacunkowa wartość przedsięwzięcia	1) rozbudowa systemu komunikacyjnego 30 000 000 zł; 2) modernizacja sieci kanalizacji deszczowej: 16 500 000 zł; 3) rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej: 8 500 000 zł; 4) stworzenie zaplecza dla wspierania nowych firm i kształcenia kadr na potrzeby przemysłu 10 000 000 zł	Uwaga wynika z ww. postulatu nr 1	Uwaga uwzględniona.
68	Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Pkt. 4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przedsięwzięcie nr 3 Budowa drogi krajowej nr 10 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. Zachodniopomorskie) wraz z obwodnicą Wałcza	W opisie nie ujęto zadania dotyczącego budowy drugiej jezdni obwodnicy Kobyłanki, Morzyczyna i Zieleniewa (województwo zachodniopomorskie) w ciągu drogi krajowej nr 10 - Projekt GDDKiA	Obwodnica Kobyłanki, Morzyczyna i Zieleniewa stanowi kilkukilometrowy odcinek drogi krajowej nr 10. Pozostałe odcinki tej drogi są dwujezdniowe. W związku z szybkim rozwojem ruchu samochodowego, w tym ciężkich zestawów towarowych obecny, jednojezdniowy przebieg tej obwodnicy powoduje, że znacząco zmniejszyła się prędkość podróży przy jednoczesnym znaczącym wzroście zdarzeń drogowych (do sierpnia 2014 na ww. odcinku drogi zginęło 11 osób). Dochodzi również do wielu kolizji. Komenda Powiatowa policji w Stargardzie szczecińskim potwierdza opinie kierowców, że optymalnym i koniecznym rozwiązaniem tego problemu jest wybudowanie drugiej nitki jezdni obwodnicy Kobyłanki, Morzyczyna i Zieleniewa. Realizacja zadania pozwoli na eliminację problemów komunikacyjnych i tragicznych zdarzeń na tej trasie. Stosowne stanowisko w przedmiotowej sprawie przyjmie również Rada Miejska w Stargardzie Szczecińskim (w załączeniu projekt Uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie szczecińskim).	Uwaga uwzględniona.

69	Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Pkt.4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przedsięwzięcie nr 3 Budowa drogi krajowej nr 10 – dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej (odc. Zachodniopomorskie) wraz z obwodnicą Wałcza	Wnosi się o ujęcie w opisie zadania budowę węzła drogowego w ciągu drogi krajowej nr 10 na wysokości miejscowości Golczewo umożliwiającego w szczególności pojazdom firm zlokalizowanych na terenie Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim wjazd/zjazd z drogi krajowej nr 10. Szacowany koszt realizacji inwestycji to 7,2 mln zł - Projekt GDDKiA	Zadanie odpowiada na potrzeby inwestorów, którzy zlokalizowali swoją działalność na terenie PPNT w Stargardzie Szczecińskim jak i stwarza możliwość znacznego zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów PPNT jeszcze nie zagospodarowanych. Bezpośrednie połączenie drogowe parku przemysłowego z drogą krajową nr 10 wyeliminuje problemy komunikacyjne w związku z szybkim rozwojem ruchu samochodowego (dojazd dużej liczby pracowników do miejsca pracy, jak i transport ciężkich zestawów towarowych), umożliwi płynne połączenie m.in. z portem. oraz dotarcie do granicy	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z informacjami z GDDKiA oraz danymi w posiadaniu Urzędu Marszałkowskiego w chwili obecnej nie prowadzi się żadnych prac związanych z przygotowaniem do realizacji węzła drogowego.
70	Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Rozdział 4 Skrócone opisy przedsięwzięć Przedsięwzięcie nr 59 „lokalizacja” str. 140 oraz przedsięwzięcie nr 60 „lokalizacja” str. 141	Wnosi się o wpisanie pełnej nazwy gminy: Gmina Miasto Stargard Szczeciński	Ujednolicenie w zapisach oraz wpisanie pełnej nazwy gminy gwarantuje prawidłowe zlokalizowanie przedsięwzięć	Uwaga uwzględniona.

71	Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Wydział Humanistyczny Uniwersytetu Szczecińskiego	4. Skrócone opisy przedsięwzięć	dodanie przedsięwzięcia Centrum Studiów Bałtyckich w Szczecinie (całkowity koszt przedsięwzięcia 8 mln zł, z czego 6 mln zł dotacja, a 2 mln zł wkład własny)	Mając na uwadze wytyczne Strategii Europa 2020 oraz Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB), Region Morza Bałtyckiego staje się strategicznym obszarem rozwoju gospodarczego i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej. W tym kontekście należy przewidywać zwiększenie polskiej aktywności dyplomatycznej i paradyplomatycznej na rzecz realizacji interesu narodowego i makroregionalnego. Propozycja utworzenia profilowanego Centrum Studiów Bałtyckich w Szczecinie stanowi odpowiedź na strategiczne wyzwania państwa i regionu, które w efekcie pozwolą na zwiększenie udziału sektora morskiego w Produkcje Krajowym Brutto (PKB). Centrum Studiów Bałtyckich stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom, wnosząc istotne usprawnienie dla systemu wsparcia wymiaru obywatelskiego i samorządowego polskiej polityki zagranicznej w kontekście polityki morskiej i Regionu Morza Bałtyckiego. Niniejsza propozycja, utworzenia Centrum stanowić będzie wsparcie zarówno dla administracji rządowej, ale również polskich samorządów nadbałtyckich, które wspólnie ze środowiskami naukowymi, biznesowymi i obywatelskimi skuteczniej będą realizować paradyplomację w wielokontekstowej współpracy międzynarodowej. Rozwinięcie uzasadnienia dla realizacji przedsięwzięcia zostało zawarte na formularzu fiskalnym, która stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa oraz uwagami KE do projektu RPO WZ 2014 – 2020 wsparcie w CT 1 może dotyczyć tylko sfery B+R, nie obszaru szkoleniowo – doradczego czy „świadczenia usług w zakresie analiz, ekspertyz, rekomendacji czy też wydarzeń o charakterze paradyplomatycznym, które odpowiadać będą na wszelkie bieżące potrzeby i scenariusze rozwoju polityki zagranicznej i rozwojowej państwa i współpracy międzynarodowej regionu”. Zgłoszone przedsięwzięcie nie dotyczy wsparcia publicznej infrastruktury B+R ani nie koncentruje się na Inteligentnych Specjalizacjach Regionu.
----	---	---------------------------------	---	--	--

72	Akademia Morska w Szczecinie Akademia Górnictwo - Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie Uniwersytet Szczeciński Centrum Badań i Rozwoju Technologii dla Przemysłu S.A. INTEROCEANMET AL	pkt 3 Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego	Zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszego formularza „projekt fizyki”; (szacunkowy koszt przedsięwzięcia 347, 584 mln zł) - „Budowa statku dalekomorskiego Wielozadaniowej Jednostki Badawczej (demonstrator technologii morskich)”	Konieczna dla zwiększenia efektywności przyszłego procesu wsparcia przedsięwzięć w ramach negocjowanego obecnie kontraktu terytorialnego, jest identyfikacja potencjalnych projektów rokujących znaczący efekt gospodarczy w regionie a łączących swoim zakresem potrzeby zarówno infrastrukturalne, gospodarcze jak i szerokorozumianej edukacji, dla urealnienia potrzeb regionu w poszczególnych obszarach interwencji.	Uwaga uwzględniona. Projekt zostanie ujęty w Stanowisku do kontraktu terytorialnego.
73	Instytut Nauk o Morzu Uniwersytetu Szczecińskiego, Kierownik Stacji Morskiej US	Przedsięwzięcie priorytetowe nr 23	Proszę o rozszerzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej o Zintegrowane Centrum Gromadzenia i Przetwarzania Danych o Środowisku Zatoki Pomorskiej (szacunkowy koszt dodatkowego, nowego przedsięwzięcia 10 mln zł)	Uzasadnienie powstania centrum w załączonym opisie	Uwaga nieuwzględniona. Zakres wskazanego zadania proponowanego do uwzględnienia w ramach przedsięwzięcia Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej może być ujęty w trakcie dalszych prac nad przedmiotowym przedsięwzięciem, na wniosek instytucji odpowiedzialnej za realizację przedsięwzięcia.

74	Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług	Kontrakt terytorialny – cele / Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego	Zgłoszenie projektu do negocjacji w ramach Kontraktu Terytorialnego wpisującego się w Cel 2. Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu, obszar: Wsparcie innowacji i przedsiębiorczości. (szacunkowy koszt przedsięwzięcia 148 mln zł) - Infrastruktura B+R na rzecz badań eksperymentalnych w kierunku innowacji dla sektora usług	Projekt może mieć charakter strategiczny dla regionu, a jego realizacja wymaga znaczących nakładów finansowych.	Uwaga nieuwzględniona. Planowane przedsięwzięcie dotyczy szeroko pojętego sektora usług, natomiast wsparcie w ramach CT 1 może dotyczyć wyłącznie obszaru inteligentnych specjalizacji regionu; ponadto ostatecznym celem CT1 jest stymulowanie zorientowanych na zastosowanie praktyczne prac badawczo-rozwojowych (B+R) podejmowanych przez jednostki prywatne (a co za tym idzie, zwiększenie wydatków jednostek prywatnych na cele B+R) oraz gospodarcze wykorzystanie rezultatów B+R; nie może dochodzić do dublowania już istniejącej infrastruktury B+R czy infrastruktury IOB, zwłaszcza wspartej ze środków RPO WZ 2007 – 2013.
75	Urząd Miasta Szczecin	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć.	Zgłoszenie kolejnych projektów istotnych z punktu widzenia rozwoju miasta i województwa; dotyczy: 1. Trasa Północna etap III, 2. II etap rozbudowy Dworca PKP, 3. Przebudowa ulicy Kolumba wraz z placem przeddworcowym, 4. Modernizacja nabrzeży nad Odrą (Waterfront),	W przypadku gdyby pojawiła się jakakolwiek możliwość włączenia ich do Kontraktu Terytorialnego, zobowiązujemy się do dostarczenia niezbędnych informacji w formie fiszek dotyczących wymienionych projektów.	Z uwagi na przyjęty kształt Projektu stanowiska (...) dotyczący jego warstwy strategicznej (cele, obszary) oraz odpowiadającej jej wiązek projektów (warstwa operacyjna) nie istnieją możliwości objęcia nim wskazanych projektów. Wskazań jednak należy, że kontrakt terytorialny nie generuje żadnych

			5. Centrum Kultury Technicznej przy Muzeum Techniki, 6. Willa Lentza jako Centrum Przemysłów Kreatywnych, 7. Willa Gruneberga - Dom Kultury na Prawobrzeżu, 8. Stadion Pogoni - modernizacja.		dodatkowych środków, a brak ujęcia w nim danego przedsięwzięcia nie zamyka ewentualnej drogi do pozyskania środków pomocowych.
76	Instytut Nauk o Morzu Wydziału Nauk o Ziemi	Część 4. Skrócone opisy przedsięwzięć.	Zgłoszenie przedsięwzięcia pn. "Centrum Satelitarnej Kontroli Środowiska Morza Bałtyckiego i innych Akwenów (SatBałtyk)	Zadaniem Centrum ma być wdrożenie do praktyki oraz długoterminowe wykorzystanie na użytek społeczny Systemu Operacyjnego SatBałtyk, utworzonego wcześniej dużym nakładem środków publicznych UE i naszego kraju, w celu kompleksowego monitorowania środowiska Bałtyku oraz wybranych zalewów i jezior Pomorza, a także prognozowania jego przemian z wykorzystaniem najnowszych technik satelitarnych i modeli matematycznych. Przewiduje się monitorowanie środowiska Bałtyku, z wykonaniem map i wykresów oraz prognoz dla ok. 90. Jego charakterystyk, w tym cyrkulacji wód, ich przejrzystości i zanieczyszczenia, dopływu energii do ekosystemu morskiego, zakwitów alg oraz produkcji materii organicznych i wiele innych. (...). Utworzenie Centrum i wdrożenie Systemu Operacyjnego SatBałtyk, przyczyni się również do rozwoju województwa zachodniopomorskiego poprzez wdrożenie go w jednostkach różnych instytucji działających na terenie Pomorza Zachodniego.	Uwaga nieuwzględniona. Zakres wskazanego zadania proponowanego do uwzględnienia w ramach przedsięwzięcia Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej może być ujęty w trakcie dalszych prac nad przedmiotowym przedsięwzięciem, na wniosek instytucji odpowiedzialnej za realizację przedsięwzięcia.