



Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego

**Mandat Negocjacyjny do Kontraktu Terytorialnego
dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjęty
uchwałą nr 47/578/14/IV Zarządu Województwa
Warmińsko-Mazurskiego z dnia 9 IX 2014 r.
(wyciąg – obszar transport).**

Olsztyn, 2014

Spis treści:

I. Część ogólna Mandatu Negocjacyjnego.....	3
1. Wstęp.	3
2. Zasady identyfikacji przedsięwzięć do mandatu negocjacyjnego.	4
3. Zakres tematyczny.....	5
4. Zakres terytorialny.	7
II. Część szczegółowa mandatu negocjacyjnego:	9
1. Obszar tematyczny: <i>transport</i>	10

I. Część ogólna Mandatu Negocyjacyjnego.

1. Wstęp.

Niniejszy Mandat Negocyjacyjny przygotowany został w odpowiedzi na dokument *Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Mandat Negocyjacyjny Rządu*, projekt z dnia 4 lipca 2013 r.

Kontrakt terytorialny to nowy instrument polityki rozwoju, wykreowany w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie* przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r. Jego definicja znalazła się w projekcie nowelizowanej ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju¹. Zgodnie z jej postanowieniami pod tym pojęciem należy rozumieć umowę określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe, które mają istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz wskazanego w niej województwa, sposób ich finansowania, koordynacji i realizacji, a także dofinansowanie opracowywanych przez zarząd województwa programów służących realizacji umowy partnerstwa w zakresie polityki spójności.. Kontrakt terytorialny zawierany jest pomiędzy Radą Ministrów reprezentowaną przez ministra ds. rozwoju regionalnego a Zarządem Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Kontrakt obejmie jedynie przedsięwzięcia najważniejsze dla realizacji celów strategii rozwoju uzgodnionych na poziomie kraju oraz strategii rozwoju województwa, które zostaną uzgodnione między stronami w procesie negocjacji.

Ustalenie w kontrakcie projektów proponowanych do zrealizowania na terenie województwa ma zapewnić ich finansowanie ze środków funduszy strukturalnych UE w ramach poszczególnych programów operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020, towarzyszące im ewentualne współfinansowanie krajowe z budżetu państwa (dla zapewnienia wkładu własnego do projektów realizowanych przez administrację rządową), a także z innych krajowych źródeł finansowych.

Oznacza to, że w niniejszym Mandacie Negocyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego wnosi o:

- 1. Realizację przedsięwzięć/projektów w ramach krajowych programów operacyjnych 2014-2020.**
- 2. Zabezpieczenie środków z budżetu państwa na udział własny w przedsięwzięciach/projektach planowanych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, których beneficjentem będą instytucje sektora publicznego.**
- 3. Sfinansowanie przedsięwzięć/projektów wyłącznie z krajowych źródeł finansowania (sektor publiczny).**

Opis przedsięwzięć zawiera część szczegółowa projektu Mandatu.

Jednocześnie obszary działań ustalone w KT przeznaczone do finansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020 będą stanowiły podstawę do ustalenia sposobu zaprogramowania środków pochodzących z rezerwy programowej oznaczonej w alokacji programu jako środki na obszary strategicznej interwencji oraz ewentualnych, oczekiwanych przez województwo, odstępstw od linii demarkacyjnej.

¹ Projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw z dnia 20 września 2013 r.

2. Zasady identyfikacji przedsięwzięć do mandatu negocjacyjnego.

Punktem wyjścia do określenia celów i identyfikacji przedsięwzięć priorytetowych w Mandacie Negocjacyjnym do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego była *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*, uchwalona 25 czerwca 2013 r. przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego, a także dotychczasowe uzgodnienia z kluczowymi partnerami społecznymi i gospodarczymi z punktu widzenia jej realizacji.

Zgodnie z zapisami *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025* model rozwoju regionu opiera się na trzech priorytetach strategicznych:

- **Konkurencyjna gospodarka** – priorytet ten jest wyraźnym sygnałem, że realizacja wizji rozwojowej województwa wymaga silnej gospodarki regionalnej, opartej o specjalizację i najwyższą z możliwych innowacyjność.
- **Otwarte społeczeństwo** – wyróżnienie tego priorytetu wynika z głębokiego przeświadczenia, iż trudno jest mówić o konkurencyjnej gospodarce bez otwartego i aktywnego społeczeństwa.
- **Nowoczesne sieci** – w globalnej gospodarce istotnym czynnikiem rozwoju regionów jest ich obecność w różnego rodzaju sieciach, postrzeganych jako infrastruktura techniczna, jak również powiązania i relacje między instytucjami otoczenia biznesu, światem nauki, przedsiębiorcami i samorządem terytorialnym.

Zgodnie z tym podejściem polityka rozwoju województwa będzie koncentrowała się na podejmowaniu działań ukierunkowanych na:

- Wzrost konkurencyjności gospodarki poprzez rozwój inteligentnych specjalizacji regionu, podnoszenie innowacyjności w firmach oraz dążenie do zwiększenia liczby miejsc pracy i aktywności zawodowej mieszkańców.
- Wzrost aktywności społecznej poprzez rozwój kapitału społecznego oraz poprawę dostępności i jakości usług publicznych (edukacyjnych, zdrowotnych, kulturalnych), a także podniesienie bezpieczeństwa publicznego.
- Wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych poprzez doskonalenie administracji oraz intensyfikację współpracy międzyregionalnej.
- Tworzenie i rozwój nowoczesnej infrastruktury rozwoju poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej i ochrony środowiska oraz dostosowanie do potrzeb sieci nośników energii.

Projekt mandatu zawiera wstępną listę przedsięwzięć priorytetowych wynikających z oczekiwań wobec strony rządowej oraz wskazuje komplementarne obszary, które będą wspierane z poziomu regionalnego, aby umożliwić jak najpełniejszą realizację obranych celów rozwojowych.

Wszystkie przedsięwzięcia kierowane do objęcia Mandatem Negocjacyjnym były oceniane pod kątem następujących wymagań²:

- **Strategiczność** – realizacja projektów powinna wynikać z obowiązujących w kraju lub regionie dokumentów o charakterze strategicznym. Muszą one zatem w istotny sposób

² Opracowano na podstawie dokumentu Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: *Projekty pozakonkursowe w okresie 2014-2020. Zasady identyfikacji projektów strategicznych w ramach prac nad programami operacyjnymi*.

przyczyniać się do osiągnięcia celów zawartych w tych dokumentach. Optymalnym rozwiązaniem jest takie, gdy dane projekty strategiczne zostały określone wprost w dokumencie implementacyjnym do strategii bądź w planie inwestycyjnym dla danego sektora, przyjętym do realizacji przez właściwe organy na poziomie krajowym lub regionalnym.

- **Charakter inwestycji** – status projektu priorytetowego uzyskać mogą wyłącznie inwestycje realizujące istotne cele lub zadania publiczne.
- **Wykonalność inwestycji** – możliwość przygotowania, realizacji i zakończenia projektu w okresie programowania 2014-2020.

Ponadto zostały poddane weryfikacji w oparciu o szczegółowe kryteria dla poszczególnych obszarów tematycznych, które określone zostały w dokumencie *Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Mandat Negocyjny Rządu*, projekt z dnia 4 lipca 2013 r.

3. Zakres tematyczny.

Przedsięwzięcia zostały zidentyfikowane w ramach następujących obszarów tematycznych³:

- innowacyjność i przedsiębiorczość,
- technologie informacyjno-komunikacyjne,
- transport,
- środowisko,
- energetyka,
- edukacja i rynek pracy,
- włączenie społeczne i zwalczanie ubóstwa (w tym rewitalizacja).

W ramach projektu Mandatu Negocyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, rekomendowanych do objęcia Kontraktem Terytorialnym na lata 2014-2020, zidentyfikowano na obecnym etapie 62 przedsięwzięcia priorytetowe, o łącznej wartości szacunkowej ok. 27,525 mld zł (tabela poniżej).

Obszar tematyczny		liczba przedsięwzięć priorytetowych	szacunkowa wartość przedsięwzięć
1	Innowacyjność i przedsiębiorczość	12	983 770 000,00
2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	1	54 000 000,00
3	Transport	23	23 783 560 000,00
4	Środowisko	8	620 940 000,00
5	Energetyka	7	787 166 000,00
6	Edukacja i rynek pracy	9	1 016 000 000,00
7	Włączenie społeczne i zwalczanie ubóstwa (w tym rewitalizacja)	2	280 000 000,00
SUMA		62	27 525 436 000,00

³ Zaproponowane obszary tematyczne wynikają z dokumentu Ministerstwa Rozwoju Regionalnego: *Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Mandat Negocyjny Rządu. Projekt z dnia 4 lipca 2013 r.*

Obszar tematyczny przedsiębiorczość i innowacje obejmuje:

- projekty kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 746,42 mln zł (ok. 186,6 mln euro),
- projekty kierowane do programu regionalnego łącznie na kwotę – 237,35 mln zł (ok. 59,33 mln euro).

Obszar tematyczny technologie informacyjno-komunikacyjne:

- projekty kierowane do programu regionalnego łącznie na kwotę – 54 mln zł (ok. 13,5 mln euro).

Obszar tematyczny transport obejmuje projekty transportowe:

- kolejowe kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 5 964,81 mln zł. (ok. 1 491,2 mln euro),
- drogowe kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 13 770,20 mln zł. (ok. 3442,55 mln euro),
- drogowe kierowane do budżetu państwa łącznie na kwotę – 966 mln zł. (ok. 241,5 mln euro),
- kolejowe kierowane do programu regionalnego (z wkładem własnym z poziomu krajowego) łącznie na kwotę – 219 mln zł. (ok. 54,75 mln euro),
- na drogach wodnych śródlądowych kierowane do programu krajowego łącznie na kwotę – 771,26 mln zł. (ok. 192,82 mln euro),
- na drogach wodnych śródlądowych kierowane do programu regionalnego (z wkładem własnym z poziomu krajowego) łącznie na kwotę – 143 mln zł. (ok. 35,75 mln euro),
- dotyczące portów morskich do programu krajowego (w tym z wkładem własnym z poziomu krajowego) łącznie na kwotę – 555 mln zł. (ok. 138,75 mln euro),
- dotyczące miast i ich obszarów funkcjonalnych łącznie na kwotę – 1 394,29 mln zł. (ok. 348,57 mln euro).

Razem: 23 783,56 mln zł/5 945,89 mln euro

Projekty komplementarne do projektów drogowych realizowane na poziomie regionalnym obejmują drogi wojewódzkie stanowiące połączenia ośrodków miejskich (tzw. drugo- i trzeciorzędnych węzłów) z siecią TEN-T, a także zwiększające dostępność obszarów o ekstremalnie niskiej dostępności do miasta wojewódzkiego w skali kraju, a także drogi lokalne w ciągach komunikacyjnych do sieci TEN-T w obszarze strategicznej interwencji Tygrys Warmińsko-Mazurski, zidentyfikowanym w *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa do roku 2025* na łączną kwotę około 1 168 mln zł. (292 mln euro).

Obszar tematyczny środowisko obejmuje:

- projekty kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 620,94 mln zł (ok. 155,23 mln euro),

Obszar tematyczny energetyka obejmuje:

- projekty kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 787,16 mln zł (ok. 196,79 mln euro)

Obszar tematyczny edukacja i rynek pracy obejmuje:

- projekty kierowane do programów krajowych łącznie na kwotę – 165 mln zł (ok. 41,25 mln euro),
- środki Funduszu Pracy na kwotę – 560 mln zł (ok. 140 mln euro),
- projekty kierowane do programu regionalnego łącznie na kwotę – 291 mln zł (ok. 72,75mln euro).

Obszar tematyczny włączenie społeczne i zwalczanie ubóstwa obejmuje:

- projekty kierowane do programu regionalnego łącznie na kwotę – 280 mln zł (ok. 70 mln euro).

Należy zaznaczyć, że lista przedsięwzięć objęta niniejszym projektem mandatu negocjacyjnego, jak i szacowane kwoty, mają charakter wstępny i będą doprecyzowywane w trakcie dalszych prac, m.in nad regionalnym programem operacyjnym dla województwa oraz krajowymi programami operacyjnymi, będącymi głównymi narzędziami realizacji *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*.

4. Zakres terytorialny.

W celu zapewnienia jak największej komplementarności działań finansowanych z różnych źródeł w układzie terytorialnym proponowane przedsięwzięcia koncentrują się na osiągnięciu oczekiwanych rezultatów interwencji określonych dla Obszarów Strategicznej Interwencji wskazanych w *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025*. Do objęcia Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego proponuje się następujące obszary:

1) Tygrys warmińsko-mazurski,

Oczekiwane efekty interwencji:

- dynamizacja procesów gospodarczych,
- rozwój współpracy sieciowej – w tym w zakresie innowacyjności,
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej,
- wzrost jakości życia,
- wzrost kooperacji krajowej i międzynarodowej.

2) Aglomeracja Olsztyna,

Oczekiwane efekty interwencji:

- wzrost funkcji metropolitalnych Olsztyna (np. medyczne i rehabilitacyjne, kulturowe, centrum naukowo-technologiczne, wysoka specjalizacja naukowa);
- wzmocnienie funkcji gospodarczych (atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna);
- rozwój zintegrowanego systemu komunikacyjnego obejmującego aglomerację;
- wzrost jakości życia i rozwój środowiska dla ludzi kreatywnych;
- rewitalizacja społeczno-gospodarcza.

3) Ośrodki subregionalne,

Oczekiwane efekty interwencji:

- wzrost funkcji subregionalnych Elbląga i Elku (gospodarczych, społecznych, w tym edukacyjnych, kulturowych i medycznych);
- wzrost konkurencyjności gospodarczej w kraju i za granicą;
- podniesienie poziomu kapitału społecznego;
- wzrost różnorodności i dopasowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku;
- rewitalizacja społeczno-gospodarcza;
- intensyfikacja współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej;
- wykształcenie wyrazistych funkcji społeczno-gospodarczych obu miast.

4) Obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej,

Oczekiwane efekty interwencji:

- podniesienie poziomu kapitału społecznego;
- rozwój organizacji pozarządowych, aktywizacji społecznej i działań w zakresie ekonomii społecznej;
- wzrost atrakcyjności turystycznej i efektywna promocja produktów turystycznych;
- lepsze wykorzystanie walorów przyrodniczych dla aktywizacji społeczno-gospodarczej.

5) Obszary o słabym dostępie do usług publicznych,

Oczekiwane efekty interwencji:

- wzrost dostępu do usług publicznych;
- aktywizacja społeczna;
- poprawa połączeń komunikacyjnych z lokalnymi ośrodkami wzrostu;
- wzrost przedsiębiorczości.

6) Obszary wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji.

Oczekiwane efekty interwencji:

- wzrost kapitału społecznego;
- podniesienie jakości edukacji;
- wzrost przedsiębiorczości;
- rewitalizacja miast;
- wzrost jakości życia;
- wzrost współpracy międzygminnej;
- poprawa połączeń komunikacyjnych z otoczeniem (rynki pracy);
- specjalizacja miast i miasteczek i podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej terenu.

II. Część szczegółowa mandatu negocjacyjnego:

Obszar tematyczny: *transport*

1. Obszar tematyczny: *transport*

Przedsięwzięcia aplikujące do programów krajowych współfinansowanych ze środków UE

I Przedsięwzięcia inwestycyjne służące dynamizacji procesów rozwojowych oraz wzmocnieniu konkurencyjności krajowej i międzynarodowej województwa warmińsko-mazurskiego w obszarze strategicznej interwencji Tygrys Warmińsko-Mazurski.	
Przedsięwzięcie priorytetowe: I.1. Budowa drogi krajowej klasy GP DK 16 na odcinku Borki Wielkie - Mragowo PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski. <p>Parametry techniczne DK 16 są niewspółmierne do jej funkcji i roli, jaką odgrywa w systemie transportowym w ujęciu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Obecnie wiele odcinków drogi krajowej nr 16 charakteryzuje się wąską, 5,5-6,0 metrową jezdnią, a na wąskich gruntowych poboczach rosną drzewa ograniczające skrajnię drogi. Droga przechodzi przez liczne miasta i miejscowości, w których ruch tranzytowy kumuluje się z ruchem lokalnym. Nienormatywne luki poziome i pionowe, brak widoczności, dostępność do drogi poprzez liczne zjazdy i proste skrzyżowania to elementy obniżające przepustowość drogi oraz bezpieczeństwo ruchu.</p> <p>Tymczasem DK 16 stanowi element rewidowanej sieci TEN-T (sieć kompleksowa – comprehensive network), co potwierdza jej międzynarodowe znaczenie w ruchu między krajami bałtyckimi i pozostałymi krajami UE (m.in. w kontekście tranzytu z państw bałtyckich i skandynawskich w kierunku Europy Środkowej). Ponadto z braku alternatywnego połączenia integruje dwa południkowe korytarze sieci bazowej TEN-T (core network) tj. tzw. nowego korytarza <i>Bałtyk Adriatyk</i> w ujęciu drogowym opartego o Via Baltica (S61) oraz autostradę A 1.</p> <p>Droga ta ma istotne znaczenie w tranzycie w relacjach krajowych. Stanowi połączenie drogowe pomiędzy obszarami północno-wschodniej Polski, charakteryzującymi się jedną z najniższych dostępności terytorialnych w Europie, a resztą kraju. Wzmacnia spójność wewnętrzną Polski Wschodniej. Stanowi „kręgosłup komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego” i oś lokalizacji najbardziej konkurencyjnych gmin województwa. Wartym podkreślenia jest fakt powiązania DK 16 z S 7 w węźle Ostróda, co stanowi przykład synergii sieciowej układu transportowego Polski zarówno wewnętrznej (regionu) jak i zewnętrznej (Polska, kraje bałtyckie).</p>

	<p>Dodatkowo jest to jedyny projekt, którego realizacja może istotnie poprawić sytuację podregionu elckiego - obszaru o ekstremalnie niskiej dostępności komunikacyjnej (według KSRR), gdzie czas dojazdu samochodem do miasta wojewódzkiego przekracza 90 min – tj. czas minimum skomunikowania podregionów ze stolicą regionu. Realizacja inwestycji wydatnie przyczyni się do skrócenia tego czasu podróży.</p> <p>Realizacja projektu gwarantuje największą możliwą poprawę dostępności transportowej regionu zajmującego ostatnie miejsca we wszelkich (europejskich – ESPON i krajowych - PAN) rankingach dostępności wewnętrznej i zewnętrznej. W wyniku pełnej modernizacji DK 16 Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) dla województwa warmińsko-mazurskiego wzrośnie do wartości 2,37 %. Podczas gdy w przypadku realizacji zadań na drogach ekspresowych przebiegających w granicach województwa W-M WMDT wzrósłby od 1,40 % do 2,29 %. WMDT jest wykorzystywany przez Instytut Geografii Przestrzennego Zagospodarowania PAN w badaniach nt. dostępności transportowej kraju i stanowi odniesienie dla ewaluacji zlecanych przez władze krajowe.</p> <p>W wyniku realizacji inwestycji nastąpi dostosowanie drogi krajowej nr 16 do parametrów technicznych drogi głównej przyspieszonej GP i w efekcie nastąpi również:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kategoryzacja podstawowego dla regionu układu komunikacyjnego oraz hierarchizacja powiązań z pozostałymi drogami publicznymi, - poprawa warunków transportowych regionu poprzez zapewnienie wydajnych i bezpiecznych połączeń drogowych, - poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu tranzytowego, a także lokalnego, - skrócenie czasu podróży tranzytowych w regionie, a także pośrednio podróży lokalnych, - wyprowadzenie ruchu tranzytowego z Mrągowa i Orzysza, - poprawa atrakcyjności inwestycyjnej całego regionu, a w szczególności Mrągowa, Orzysza i Elku.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – Gotowy STEŚ (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe) – Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych: IV kwartał 2014
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat olsztyński, powiat mrągowski
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025;

których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Baltic Gateway Quick Start Programme w ramach transnarodowego projektu Baltic Gateway.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	- Borki Wlk.- Mrągowo: 655,7mln. zł
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IIŚ 2014-2020 lub w całości budżet państwa, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Jabłonowo Pomorskie-Ilawa-Olsztyn-Korsze. 2. Rewitalizacja wraz z elektryfikacją i dobudową drugiego toru linii kolejowej nr 38 na odcinku Korsze-Elk. 3. Budowa/przebudowa linii kolejowej RAIL BALTICA w granicach województw warmińsko-mazurskiego (E75). 4. Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku msc. Szczuczyn- msc. Raczek 5. Budowa drugiej jezdni dk 16 na odcinku Olsztyn – Biskupiec. 6. Przebudowa dk 16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Elk. 	
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja DW 519 Małdyty-Morąg jako dowiązanie S7/DK 16. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.2. Budowa Obwodnicy Olsztyna		PRIORYTET
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski, – Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne. <p>Obwodnica Olsztyna w ciągu DK 16 stanowi połączenie dwóch europejskich ciągów sieci TEN-T: przez S 51 drogi S7 (południkowy odcinek sieci bazowej) oraz DK 16 (równoleżnikowy odcinek sieci kompleksowej). Projekt przyczynia się do poprawy połączeń transportowych głównych ośrodków miejskich w kraju. Budowa obwodnicy to inwestycja umożliwiająca wyprowadzenie ciężkiego tranzytu z obszaru miasta, co wpłynie na udrożnienie potoków transportowych wewnątrz miasta wojewódzkiego oraz jego obszaru funkcjonalnego. Istotny jest również fakt skrócenia trasy dla ruchu ciężarowego poruszającego się drogami S 7 oraz DK 16. Oprócz ograniczenia kongestii w obszarze Olsztyna poprawi się dostępność wewnętrzna i zewnętrzna miasta o jednej z najniższych dostępności transportowych spośród stolic regionów w Polsce.</p> <p>W obecnym układzie komunikacyjnym stolicy województwa warmińsko-mazurskiego nie istnieją pełne połączenia</p>	

	<p>obwodnicowe w relacji wschód - zachód czy północ – południe. Układ ten nie zapewnia sprawnej i szybkiej obsługi podróży tranzytowych z uwagi na parametry istniejących powiązań, jak i ich lokalizację (ograniczenia przepustowości wynikające z zastosowania skrzyżowań jednopoziomowych na przecięciach z mocno obciążonymi ciągami pomiędzy centrum a dużymi osiedlami mieszkaniowymi, konieczność przejazdu przez centralne dzielnice miasta na niemal wszystkich relacjach dalekiego i bliskiego tranzytu). Brakuje wydajnych powiązań pomiędzy północnymi a południowymi obszarami miasta rozdzielonymi linią kolejową, co przy szybko postępującej ekspansji budownictwa w najbliższym czasie stanowiło będzie jeden z podstawowych problemów układu transportowego w tym rejonie.</p> <p>Realizacja projektu warunkuje pełne wykorzystanie potencjału inwestycji na drodze S 51 Olsztyn-Olsztynek (ujętej w Załączniku 5 Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015). Jeżeli Obwodnica Olsztyna nie powstanie, ruch w stronę przejść granicznych z Federacją Rosyjską oraz Litwą nadal będzie odbywał się przez miasto.</p> <p>W odniesieniu do kryterium natężenia ruchu - w województwie W-M wg SDR (średniego dobowego natężenia ruchu) obecne największe potoki, na poziomie 10-12 tys. pojazdów na dobę, są na trasach wlotowych do Olsztyna. Jednocześnie dynamika przyrostu, szczególnie w ciągu DK 16, jest wysoka. W latach 2005-2010 odnotowano przyrost aż o 44 %. Projekt jest komplementarny do budowy poszczególnych odcinków S7, S51 oraz DK 16, co przekłada się na skrócenie czasu dojazdu z Warszawy i Gdańska do Olsztyna i na Mazury.</p> <p>W wyniku realizacji projektu nastąpi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza teren Olsztyna, co znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakość życia mieszkańców; - usprawnienie powiązania DK 16 z DK 15 oraz projektowaną drogą ekspresową S-7 i S51; - zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu podróży, - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	Do 2017 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Inwestycja gotowa do realizacji, zgoda na realizację inwestycji drogowej (ZRID) wydana 3.06.2013 r. , stała się ostateczna 4.08.2014 r.
Miejsce realizacji	powiat olsztyński
Instytucja odpowiedzialna za	GDDKiA oddział w Olsztynie

realizację przedsięwzięcia	
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego KSRR 2010-2020; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025; – Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, załącznik nr 6 (Lista niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020).
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	Ok. 424,400 mln. zł (ok. 100,452 mln. EUR)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa drogi ekspresowej S51 od węzła Olsztynek do węzła Olsztyn Południe. 2. DK 16 - Budowa drogi krajowej DK 16 na odcinkach Borki Wielkie-Mragowo-Elk (z wyłączeniem obwodnicy Elku). 3. S 7 – budowa drogi ekspresowej S 7 Olsztynek- Warszawa. 4. Rewitalizacja linii kolejowej nr 216 Olsztyn-Działdowo. 5. Węzeł Olsztyn Wschód - Budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej i ul. Leonharda do Obwodnicy Olsztyna. 6. Węzeł Pieczewo (Szczęsne) - Budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego do węzła Szczęsne (Obwodnica Olsztyna). 7. Wylot do węzła w Tomaszowie, Olsztyn Południe - Budowa połączenia ul. Wilczyńskiego z drogą krajową S 51 na odcinku Al. Warszawskiej). 8. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica m.Olsztyn-węzeł Jaroty w ciągu obwodnicy Olsztyna DK 16. 	
Indykatoryjna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja DW 519 Małdyty-Morąg jako dowiązanie S7/DK 16. 2. Modernizacja DW 651 Gołdap – Dubeninki – granica województwa. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.3. Budowa drogi ekspresowej S 51 węzeł Olsztyn – Olsztynek PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski. <p>Odcinek S51 Olsztynek - Olsztyn Południe stanowi ciąg komunikacyjny integrujący stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z systemem dróg ekspresowych w Polsce. Zapewnienie dobrej jakości połączeń stolic województw z</p>

	<p>siecią dróg ekspresowych zakłada m.in. Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo oraz Strategia Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą 2030). Projekt jest zgodny z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Realizacja projektu umożliwi włączenie stolicy regionu w Transeuropejskie Sieci Transportowe w układzie południkowym (S-7) i usprawni komunikację ze stolicą kraju. Projekt pozwoli również na ograniczenie kongestii i skrócenie czasu dojazdu w obszarze funkcjonalnym Olsztyna i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta (wraz z komplementarnym projektem budowy Obwodnicy Olsztyna). Nastąpi również integracja z tzw. 'kręgosłupem komunikacyjnym' Warmii i Mazur tj. DK 16 w kierunku Mazur (stanowiącą element kompleksowej sieci TEN-T). Projekt zakłada budowę dwóch jezdni z dwoma pasami ruchu na długości ok. 13,3 km.</p> <p>Obecnie nawierzchnia drogi nie posiada jednolitej nośności, a jej stan jest zły. Występują liczne spękania oraz koleiny, lokalnie zapadnięcia i wyboje. Na całym odcinku występują zjazdy do posesji i pól. Brak jest dróg dojazdowych, które ograniczałyby dostępność do drogi.</p> <p>Celem projektu jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie drogi do obowiązujących przepisów prawnych dla dróg klasy „S”, w tym zapisów rozporządzeń w zakresie warunków technicznych dotyczących dróg publicznych i ich usytuowania oraz obiektów inżynierskich (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. poz. 430 oraz Dz. U. nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 r. poz. 735), - stworzenie odcinka ekspresowej trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach, - ominięcie miejscowości zlokalizowanych bezpośrednio przy istniejącej drodze, - usprawnienie ruchu tranzytowego, - zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, - wzrost mobilności osób i towarów w ramach wymiany międzyregionalnej, w tym z Warszawą i przewyższanie peryferyjności komunikacyjnej województwa warmińsko – mazurskiego, - poprawa wewnętrznej spójności województwa warmińsko – mazurskiego. <p>Odcinek S 51 Olsztyn Południe - Olsztyn Wschód jest częścią obwodnicy Olsztyna stanowiącej połączenie dwóch europejskich ciągów sieci TEN-T: przez S 51 drogi S7 (południkowy odcinek sieci bazowej) oraz DK 16 (równoleżnikowy odcinek sieci kompleksowej). Projekt przyczynia się do poprawy połączeń transportowych głównych ośrodków miejskich w kraju. Budowa obwodnicy</p>
--	--

	<p>to inwestycja umożliwiająca wyprowadzenie ciężkiego tranzytu z obszaru miasta, co wpłynie na udrożnienie potoków transportowych wewnątrz miasta wojewódzkiego oraz jego obszaru funkcjonalnego. Istotny jest również fakt skrócenia trasy dla ruchu ciężarowego poruszającego się drogami S 7 oraz DK 16. Oprócz ograniczenia kongestii w obszarze Olsztyna poprawi się dostępność wewnętrzna i zewnętrzna miasta o jedną z najniższych dostępności transportowych wśród stolic regionów w Polsce.</p> <p>W obecnym układzie komunikacyjnym stolicy województwa warmińsko-mazurskiego nie istnieją pełne połączenia obwodnicowe w relacji wschód - zachód czy północ – południe. Układ ten nie zapewnia sprawnej i szybkiej obsługi podróży tranzytowych z uwagi na parametry istniejących powiązań, jak i ich lokalizację (ograniczenia przepustowości wynikające z zastosowania skrzyżowań jednopoziomowych na przecięciach z mocno obciążonymi ciągami pomiędzy centrum a dużymi osiedlami mieszkaniowymi, konieczność przejazdu przez centralne dzielnice miasta na niemal wszystkich relacjach dalekiego i bliskiego tranzytu). Brakuje wydajnych powiązań pomiędzy północnymi a południowymi obszarami miasta rozdzielonymi linią kolejową, co przy szybko postępującej ekspansji budownictwa w najbliższym czasie stanowiło będzie jeden z podstawowych problemów układu transportowego w tym rejonie.</p> <p>W odniesieniu do kryterium natężenia ruchu - w województwie W-M wg SDR (średniego dobowego natężenia ruchu) obecne największe potoki, na poziomie 10-12 tys. pojazdów na dobę, są na trasach wlotowych do Olsztyna. Jednocześnie dynamika przyrostu, szczególnie w ciągu DK 16, jest wysoka. W latach 2005-2010 odnotowano przyrost aż o 44 %. Projekt jest komplementarny do budowy poszczególnych odcinków S7 oraz DK 16, co przekłada się na skrócenie czasu dojazdu z Warszawy i Gdańska do Olsztyna i na Mazury.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2015-2018.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – na odcinku Olsztynek – Olsztyn Południe w dniu 7.08.2013 złożono wniosek o ZRID. W sierpniu 2013 r. ogłoszono przetarg ograniczony na realizację inwestycji drogowej. Rozpoczęcie robót zaplanowano na grudzień 2014 r., a zakończenie październik 2017 r. – na odcinku Olsztyn Południe – Olsztyn Wschód inwestycja jest gotowa do realizacji, zgoda na realizację inwestycji drogowej (ZRID) wydana 3.06.2013 r., stała się ostateczna 4.08.2014 r. W grudniu 2013 r. ogłoszono przetarg na realizację inwestycji drogowej.
Miejsce realizacji	powiat olsztyński

Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego KSRR 2010-2020; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025; – Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, załącznik nr 6 (Lista niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020).
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	1,576mld zł. (ok. 373,25mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa Obwodnicy Olsztyna S51/DK 16. 2. Budowa drogi ekspresowej S 7 Miłomłyn - Olsztynek. 3. Budowa S 7 Nidzica - Napierki. 4. Budowa S7 Napierki – Płońsk. 5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 216 Działdowo-Olsztyn. 6. DK 16 - Budowa drogi krajowej DK 16 na odcinkach Borki Wielkie-Mragowo-Elk (z wyłączeniem obwodnicy Elku). 7. Węzeł Olsztyn Wschód - Budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej i ul. Leonharda do Obwodnicy Olsztyna. 9. Węzeł Pieczewo (Szczęsne) - Budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego do węzła Szczęsne (Obwodnica Olsztyna). 10. Wylot do węzła w Tomaszkowie, Olsztyn Południe - Budowa połączenia ul. Wilczyńskiego z drogą krajową S 51 na odcinku Al. Warszawskiej). 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.4. Budowa drogi ekspresowej S 7 na odcinkach Miłomłyn – Olsztynek, Nidzica – Napierki, Napierki-Płońsk PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski. <p>Droga S7 jest to transnarodowy korytarz transportowy E77. Stanowi ona ciąg komunikacyjny integrujący Warmię i Mazury ze stolicą kraju oraz Pomorzem. Jest częścią sieci bazowej TEN-T, co potwierdza jej międzynarodowe znaczenie w kontekście powiązania trójmiejskich oraz elbląskiego portu morskiego z logistycznymi centrami południa Polski i Europy.</p> <p>Jednak droga ta nie spełnia parametrów drogi klasy S. Jej</p>

	<p>stan techniczny, w tym parametry (przekrój 1x2) nie odpowiadają roli, jaką pełni w systemie transportowym w ujęciu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Nawierzchnia drogi nie posiada jednolitej nośności, a jej stan jest zły. Występują liczne spękania oraz koleiny, lokalnie zapadnięcia i wyboje. Występują zjazdy do posesji i pól. Brak jest dróg dojazdowych, które ograniczałyby dostępność do drogi.</p> <p>Realizacja projektu jest konieczna dla uzyskania efektu sieci dla pozostałych inwestycji liniowych w ciągu S 7, a także projektów, takich jak S 51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek oraz Obwodnica Olsztyna. Istotnie zwiększa zewnętrzną dostępność województwa warmińsko-mazurskiego i pozostałych położonych na jej przebiegu. Budowa S 7 pozwoli na skrócenie czasu podróży z Olsztyna do Gdańska, Warszawy i Krakowa, a także zmniejszy liczbę wypadków na trasie, która charakteryzuje się największą wypadkowością wśród dróg krajowych w województwie warmińsko-mazurskim.</p> <p>Celem projektu jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie drogi do obowiązujących przepisów prawnych dla dróg klasy „S”, w tym zapisów rozporządzeń w zakresie warunków technicznych dotyczących dróg publicznych i ich usytuowania oraz obiektów inżynierskich (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. poz. 430 oraz Dz. U. nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 r. poz. 735), - stworzenie odcinka ekspresowej trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach, - ominięcie miejscowości zlokalizowanych bezpośrednio przy istniejącej drodze, - usprawnienie ruchu tranzytowego, - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, - wzrost mobilności osób i towarów w ramach wymiany międzyregionalnej, w tym z Warszawą, - poprawę dostępności komunikacyjnej województwa warmińsko – mazurskiego, - poprawę wewnętrznej spójności województwa warmińsko – mazurskiego.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2015-2019
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – W czerwcu 2013 r. ogłoszono przetargi ograniczone na realizację odcinków Miłomłyn-Olsztynek, Nidzica-Napierki. – Odcinek Napierki-Płońsk: posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia; w styczniu 2013 r. zawarto umowy na wykonanie koncepcji programowej; uzyskanie ZRID spodziewane 30.06.2016 r.

Miejsce realizacji	powiat olsztyński, powiat ostródzki, powiat nidzicki
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego KSRR 2010-2020; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025; – Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, załącznik nr 5.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	5,624 mld zł. (1,331 mld euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa drogi ekspresowej S 51 węzeł Olsztyn – Olsztynek i Obwodnica Olsztyna 2. Rewitalizacja linii kolejowej nr 216 Działdowo-Olsztyn. 	
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja DW 519 Małdyty-Morąg jako dowiązanie S7/DK 16. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.5. Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo - Olsztyn. PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski. <p>Linia kolejowa nr 216 stanowi najkrótsze połączenie stolicy województwa z magistralą E-65 w kierunku Warszawy i główny ciąg kolejowy w tym kierunku. Dzięki realizacji inwestycji czas dojazdu z Olsztyna do Warszawy ulegnie znacznemu skróceniu (skróceniu ulegnie również czas podróży ze stolicy województwa do miasta powiatowego Działdowo). Dzięki temu połączenie kolejowe stanie się konkurencyjne w stosunku do dominującego obecnie ruchu kołowego.</p> <p>Linia Olsztyn – Działdowo - Warszawa będzie stanowić dobrą alternatywę w czasie planowanej budowy dróg S 51 oraz S 7 oraz budowy Obwodnicy Olsztyna. Realizacja projektu przyczyni się do przełamywania barier związanych z peryferyjnym położeniem miasta i województwa oraz</p>

	<p>wzmocni spójność wewnętrzną Polski Wschodniej. Dzięki dobrej jakości połączeniu ze stacją węzłową w Działdowie pociągi regionalne będą zasilać linię, po której kursować będzie nowoczesny tabor narodowego przewoźnika PKP Intercity tj. Pendolino. Ponadto w ramach modernizacji parku taborowego PKP Intercity dokonało zakupu nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które będą kursować na trasie Warszawa-Olsztyn linią E65 do Działdowa i dalej linią nr 216. Rewitalizacja linii nr 216 pozwoli na efektywne wykorzystanie tego taboru zapewniając komplementarność projektów.</p> <p>Realizacja tej inwestycji ma istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa podróżowania w ruchu zarówno kolejowym, jak i drogowym z uwagi na ujętą w projekcie zmianę klasyfikacji przejazdów kolejowych z kategorii D (bez rogatek i samoczynnej sygnalizacji przejazdu - SSP) na kategorię C (wyposażone w SSP). Linia kolejowa nr 216, po której prowadzony jest ruch regionalny i dalekobieżny, stanowi połączenie, na którym bardzo często dochodzi do wypadków ze skutkiem śmiertelnym na niestrzeżonych drogowych przejazdach kolejowych.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2015-2017
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Wstępna analiza możliwości wykonania i szacowania kosztów.
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie: powiat olsztyński, powiat nidzicki, powiat działdowski.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP PLK SA
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku); – Master Plan dla Transportu Kolejowego do roku 2030; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025; – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	138,1 mln zł (33,00 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO Polska Wschodnia 2014-2020, – Fundusz Kolejowy.
<p>Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja drogi S 51 – Marcinkowo-Olsztynek. 2. Modernizacja drogi S 7 – Olsztynek – Warszawa. 3. Obwodnica Olsztyna S51/DK 16. 4. Modernizacja linii kolejowej E-65/C-E65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Działdowo. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.6.Budowa Obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego
PRIORYTET

<p>Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem</p>	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. <p>Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi DK 15 stworzy ważny odcinek krajowego ciągu drogowego, dostosowany do tranzytowego ruchu samochodowego osobowego i ciężarowego oraz do sezonowego, intensywnego ruchu turystycznego. Na analizowanym odcinku droga krajowa nr 15 krzyżuje się z szeregiem dróg publicznych o znaczeniu regionalnym i lokalnym.</p> <p>Droga ta stanowi wąskie gardło transportowe ze względu na luki pionowe o nienormalnych promieniach uniemożliwiające prowadzenie płynnego ruchu. Ponieważ nie ma technicznych i terenowych możliwości rozbudowy istniejącej drogi (np. poprzez dodanie poboczy utwardzonych, czy pasów wyprzedzania), konieczne jest wybudowanie nowej drogi - obwodnicy miasta.</p> <p>Realizacja inwestycji spowoduje przejęcie zewnętrznego i częściowo wewnętrznego ruchu tranzytowego z układu ulicznego miasta. Poprawi dostępność do istotnych obszarów rozwojowych regionu, w tym do istotnych dla miasta terenów przemysłowo-składowych, zlokalizowanych w północno wschodnich dzielnicach miasta. Poprawi dostępność do obszarów aktywnej działalności gospodarczej gmin ościennych. Skróci czas podróży tranzytowych w regionie, a pośrednio także podróży wewnętrznych. Poprawi bezpieczeństwo ruchu miejskiego i tranzytowego. Po zrealizowaniu planowanej inwestycji istniejąca droga krajowa nr 15 będzie obciążona wyłącznie ruchem o charakterze lokalnym.</p> <p>Projektowana trasa o długości ok. 18 km, klasy drogi GP, o przekroju poprzecznym: jednojezdniowym „2+1” – z dodatkowym pasem ruchu do wyprzedzania. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowę skrzyżowań jednopoziomowych, - budowę dróg dojazdowych obsługujących przyległy do planowanej obwodnicy teren, - budowę wiaduktów nad liniami kolejowymi i innych obiektów inżynierskich, - budowę przejazdów gospodarczych pod lub nad obwodnicą, - budowę systemu odwodnienia drogi, - budowę urządzeń ochrony środowiska, - budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, - wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, - budowę oświetlenia drogowego,
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, - rozwiązania ruchu pieszego i rowerowego.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	Po 2015 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	- zgoda na realizację inwestycji drogowej (ZRID),
Miejsce realizacji	powiat nowomiejski
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	ok. 481,6 mln zł (120,4 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.7. Budowa drogi krajowej klasy GP DK 16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Ełk (z wyłączeniem obwodnicy Ełku). PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia, – Tygrys Warmińsko-Mazurski. <p>Parametry techniczne DK 16 są niewspółmierne do jej funkcji i roli, jaką odgrywa w systemie transportowym w ujęciu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Obecnie wiele odcinków drogi krajowej nr 16 charakteryzuje się wąską, 5,5-6,0 metrową jezdnią, a na wąskich gruntowych poboczach rosną drzewa ograniczające skrajnię drogi. Droga przechodzi przez liczne miasta i miejscowości, w których ruch tranzytowy kumuluje się z ruchem lokalnym. Nienormatywne łuki poziome i pionowe, brak widoczności, dostępność do drogi poprzez liczne zjazdy i proste skrzyżowania to elementy obniżające przepustowość drogi oraz bezpieczeństwo ruchu.</p> <p>Tymczasem DK 16 stanowi element rewidowanej sieci TEN-T (sieć kompleksowa – comprehensive network), co potwierdza jej międzynarodowe znaczenie w ruchu między krajami bałtyckimi i pozostałymi krajami UE (m.in. w kontekście tranzytu z państw bałtyckich i skandynawskich w kierunku Europy Środkowej). Ponadto z braku alternatywnego połączenia integruje dwa południkowe</p>

	<p>korytarze sieci bazowej TEN-T (core network) tj. tzw. nowego korytarza <i>Bałtyk Adriatyk</i> w ujęciu drogowym opartego o Via Baltica (S61) oraz autostradę A 1.</p> <p>Droga ta ma istotne znaczenie w transycie w relacjach krajowych. Stanowi połączenie drogowe pomiędzy obszarami północno-wschodniej Polski, charakteryzującymi się jedną z najniższych dostępności terytorialnych w Europie, a resztą kraju. Wzmacnia spójność wewnętrzną Polski Wschodniej. Stanowi „kręgosłup komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego” i oś lokalizacji najbardziej konkurencyjnych gmin województwa. Wartym podkreślenia jest fakt powiązania DK 16 z S 7 w węźle Ostróda, co stanowi przykład synergii sieciowej układu transportowego Polski zarówno wewnętrznej (regionu) jak i zewnętrznej (Polska, kraje bałtyckie).</p> <p>Dodatkowo jest to jedyny projekt, którego realizacja może istotnie poprawić sytuację podregionu elckiego - obszaru o ekstremalnie niskiej dostępności komunikacyjnej (według KSRR), gdzie czas dojazdu samochodem do miasta wojewódzkiego przekracza 90 min – tj. czas minimum skomunikowania podregionów ze stolicą regionu. Realizacja inwestycji wydatnie przyczyni się do skrócenia tego czasu podróży.</p> <p>Realizacja projektu gwarantuje największą możliwą poprawę dostępności transportowej regionu zajmującego ostatnie miejsca we wszelkich (europejskich – ESPON i krajowych - PAN) rankingach dostępności wewnętrznej i zewnętrznej. W wyniku pełnej modernizacji DK 16 Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) dla województwa warmińsko-mazurskiego wzrośnie do wartości 2,37 %. Podczas gdy w przypadku realizacji zadań na drogach ekspresowych przebiegających w granicach województwa W-M WMDT wzrósłby od 1,40 % do 2,29 %.</p> <p>WMDT jest wykorzystywany przez Instytut Geografii Przestrzennego Zagospodarowania PAN w badaniach nt. dostępności transportowej kraju i stanowi odniesienie dla ewaluacji zlecanych przez władze krajowe.</p> <p>W wyniku realizacji inwestycji nastąpi dostosowanie drogi krajowej nr 16 do parametrów technicznych drogi głównej przyspieszonej GP i w efekcie nastąpi również:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kategoryzacja podstawowego dla regionu układu komunikacyjnego oraz hierarchizacja powiązań z pozostałymi drogami publicznymi, - poprawa warunków transportowych regionu poprzez zapewnienie wydajnych i bezpiecznych połączeń drogowych, - poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu tranzytowego, a także lokalnego, - skrócenie czasu podróży tranzytowych w regionie, a także pośrednio podróży lokalnych, - wyprowadzenie ruchu tranzytowego z Mrągowa, Orzysza,
--	---

	Elku - poprawa atrakcyjności inwestycyjnej całego regionu, a w szczególności Mragowa, Orzysza i Elku.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Gotowy STEŚ (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe) – Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych: I kwartał 2015
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat mragowski, powiat piski, powiat elcki.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Baltic Gateway Quick Start Programme w ramach transnarodowego projektu Baltic Gateway.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	- Mragowo-Elk: 2,484mld zł (621 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	– PO IiŚ 2014-2020 lub w całości budżet państwa, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Jabłonowo Pomorskie-Ilawa-Olsztyn-Korsze. 2. Rewitalizacja wraz z elektryfikacją i dobudową drugiego toru linii kolejowej nr 38 na odcinku Korsze-Elk. 3. Budowa/przebudowa linii kolejowej RAIL BALTICA w granicach województw warmińsko-mazurskiego (E75). 4. Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku msc. Szczuczyn- msc. Raczki 5. Budowa drugiej jezdni dk 16 na odcinku Olsztyn – Biskupiec 6. Przebudowa dk 16 na odcinku Borki Wielkie - Mragowo 	
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja DW 651 Goldap – Dubeninki – granica województwa. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: I.8. Kolejowe przedsięwzięcia multilokalizacyjne służące poprawie bezpieczeństwa na newralgicznych skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami w województwie warmińsko-mazurskim	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów	Obszar strategicznej interwencji: – Polska Wschodnia,

<p>rozwojowych obszaru objętego kontraktem</p>	<p>– Tygrys Warmińsko-Mazurski.</p> <p>Przedsięwzięcie priorytetowe wpisuje się w horyzontalne podejście do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej.</p> <p>Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego - wiaduktu kolejowego w ciągu drogi krajowej Nr 16 na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 9 (E65) Warszawa - Gdynia między Ilawą a Stradomnem została pominięta podczas modernizacji linii E65, której celem było dostosowanie do ruchu pociągów z prędkością 120-160 km/h i większej. Rezygnacja z budowy powoduje miejscowo konieczność zwalniania pociągów (w przyszłości będzie dotyczyło to również Pendolino). Przejazd kolejowy z rogatkami stanowi również wąskie gardło na DK 16 (drogi w sieci kompleksowej TEN-T), utrudniając ruch kołowy w kierunku Grudziądza (dowiązanie do A 1) i Iławy oraz Olsztyna, a także ogranicza bezpieczeństwo ruchu kolejowego i kołowego w ciągu DK 16. Rozwiązaniem jest budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 9 (E65), która stanowi korytarz sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk. przez PKP PLK S.A.</p> <p>Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu DW 536 nad linią kolejową E 65 Warszawa-Gdynia w mieście Iława jest konieczna ze względu na położenie przejazdu kolejowego na poziomie szyn w ścisłym centrum miasta, w miejscu intensywnego ruchu miejskiego powodując zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. DW 536 stanowi łącznik DK 16 i DK 15, przy czym przejazd kolejowy w jej ciągu stanowi wąskie gardło i powoduje ograniczenie przepustowości tej ważnej dla ruchu miejskiego i tranzytowego trasy. Brak obwodnicy Iławy determinuje rozproszenie ruchu tranzytowego, w tym ciężkiego, w obszarze miasta, a przejazd kolejowy dodatkowo wpływa na kongestię. Rozwiązaniem jest budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 9 (E65) przez PKP PLK S.A, przy czym władze miasta Iławy deklarują współfinansowanie inwestycji ze środków własnych oraz dysponują wstępną koncepcją budowy.</p> <p>Usprawnienie ruchu drogowego w Ostródzie poprzez budowę bezkolizyjnego wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu drogi powiatowej 1243 N jest konieczna ze względu na położenie przejazdu kolejowego na poziomie szyn w ścisłym centrum miasta, w miejscu intensywnego ruchu miejskiego i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Ponadto przejazd kolejowy znajduje się na linii kolejowej nr 353 (sieć kompleksowa TEN-T), która stanowi ważny korytarz w ruchu towarowych i pasażerskim, a przejazd na poziomie szyn istotnie wpływa na ograniczenie płynności i</p>
--	--

	bezpieczeństwa ruchu pociągów. Rozwiązaniem jest budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 353 przez PKP PLK S.A, przy czym partnerzy Powiat Ostródzki z siedzibą w Ostródzie i Gmina Miejska Ostróda deklaruja współfinansowanie inwestycji ze środków własnych.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– wstępna koncepcja budowy wiaduktu kolejowego w ciągu DW 536.
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat ostródzki, powiat iławski
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP PLK S.A
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Master Plan dla Transportu Kolejowego do roku 2030.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego wiaduktu kolejowego w ciągu drogi krajowej Nr 16 na skrzyżowaniu z linią kolejową E65 Warszawa- Gdańsk między Iławą a Stradomnem: 15 mln zł. - Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 536 z linią kolejową E 65 Warszawa-Gdynia w mieście Iława: 40 mln. zł. - Usprawnienie ruchu drogowego w Ostródzie poprzez budowę bezkolizyjnego wiaduktu nad torami kolejowymi: 60 mln zł. <p>Razem 115 mln zł.</p>
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Fundusz Kolejowy, – budżet państwa, – budżet samorządu miasta Iława (DW 536), – budżet partnerów Powiatu Ostródzkiego z siedzibą w Ostródzie i Gminy Miejskiej Ostróda.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Jabłonowo Pomorskie-Iława-Olsztyn-Korsze. 2. Rewitalizacja wraz z elektryfikacją i dobudową drugiego toru linii kolejowej nr 38 na odcinku Korsze-Elk.. 3. S 7 – budowa drogi ekspresowej S 7 Miłomłyn-Olsztyn 	

**Przedsięwzięcia aplikujące do programów krajowych
współfinansowanych ze środków UE**

II. Przedsięwzięcia inwestycyjne mające na celu poprawę dostępności obszarów o najniższej dostępności multimodalnej w Europie, a także innych obszarów problemowych oraz wzrost spójności wewnętrznej województwa, w tym poprawy dostępu do usług publicznych.

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.1. Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku msc. Szczuczyn- msc. Raczki				
PRIORYTET				
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<ul style="list-style-type: none"> – Obszar strategicznej interwencji: – Polska Wschodnia. 			
	<p>Połączenie drogowe w ciągu S 61/Via Baltica stanowi element strategicznego korytarza sieci bazowej TEN-T. Zostało ono uwzględnione na liście indykatywnej projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” pośród transgranicznych projektów drogowych predestynowanych do współfinansowania. Droga stanowić będzie element korytarza transportowego pełniącego funkcje głównej drogi łączącej państwa nadbałtyckie: przebiegającego z Finlandii (z Helsinek promem do Tallina) przez Estonię, Łotwę, Litwę i Polskę. Usprawnieniu ulegnie tranzyt w kierunku krajów bałtyckich rozproszony po drogach krajowych północno-wschodniej Polski nie spełniających kryteriów dla tego typu ruchu, a także poprawiona zostanie dostępność transportowa atrakcyjnych turystycznie obszarów Mazur. Ruch w ciągu DK 61 charakteryzuje się znaczną dynamiką przyrostu SDR rzędu ponad 100 % w latach 2005-2010. Prognozy wskazują, że w przypadku wstrzymania realizacji inwestycji Via Baltica wystąpi paraliż komunikacyjny wokół ośrodków subregionalnych Polski płn.-wsch., a także spadek konkurencyjności Polski w eksporcie. Projekt przyczyni się do rozwoju zachodniej i północnej części województwa podlaskiego oraz wschodniej części warmińsko-mazurskiego. Dodatkowo pozwoli na wyrównanie szans rozwoju miast, które straciły status miast wojewódzkich.</p> <p>Realizacja projektu spowoduje również:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dostosowanie drogi do obowiązujących standardów technicznych przy przyjęciu drogi klasy „S”, prędkości projektowej $V_p = 100$ km/h, dostosowanie drogi do prognozowanego natężenia ruchu z jednoczesnym odciążeniem miejscowości Szczuczyn i Elk od ruchu tranzytowego, – usprawnienie ruchu tranzytowego, – zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu 			

	<p>drogowego,</p> <ul style="list-style-type: none"> – wzrost mobilności osób i towarów w ramach wymiany międzyregionalnej i przewycięzanie peryferyjności komunikacyjnej województwa warmińsko – mazurskiego, – poprawa wewnętrznej spójności województwa warmińsko – mazurskiego.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	Roboty budowlane: Listopad 2016 – Listopad 2019
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – studium wykonalności projektu, – raport oddziaływania na środowisko, – Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowe (STEŚ), – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DUŚ) - marzec 2015 – ZRID – wrzesień 2016
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat elcki.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015; – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	2,165 mld zł (541 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – CEF/PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
<p>Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa/Modernizacja Rail Baltica – linia kolejowa E-75 Warszawa-Białystok-Elk-Trakiszki/granica państwa. 2. Rewitalizacja linii kolejowych nr 38 i 353. 3. Rewitalizacja linii kolejowej 219 Szczytno-Pisz-Elk. 4. Przebudowa DK 16 Elk-Borki Wlk. do standardu GP. 	
<p>Indykatoryna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja DW 651 Goldap – Dubeninki – granica województwa. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.2. Budowa/przebudowa linii kolejowej RAIL BALTICA (E75) Etap Białystok-Ełk-Suwałki wraz z LCS (Lokalne Centrum Sterowania) Ełk.

PRIORYTET

Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem

Obszar strategicznej interwencji:

- Polska Wschodnia.

Rail Baltica jest korytarzem bazowym Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T. Została ujęta wśród 9 korytarzy transportowych o najistotniejszym znaczeniu dla rozwoju jednolitego europejskiego rynku (jako wschodnia część korytarza bazowego TEN-T: Morze Północne – Morze Bałtyckie/North Sea - Baltic Corridor). Łączy Warszawę przez Kowno i Rygę z Tallinem oraz Helsinkami. Realizacja projektu wiąże się z licznymi korzyściami dla Polski:

- jest to element podstawowej infrastruktury warunkującej rozwój przedsiębiorczości, dlatego realizacja projektu spowoduje wzrost konkurencyjności obszarów ciężenia korytarza,
- znacznie poprawi, poprzez skrócenie czasu jazdy pociągów i zwiększenie przepustowości linii, dostępność obszarów o najniższej dostępności multimodalnej w skali kraju oraz niskiej w skali Unii Europejskiej,
- poprawi spójność północno-wschodniej Polski, wzmocni sieciowe połączenia regionalne z Olsztynem i Białymstokiem, poprawi dostępność transportową mniejszych ośrodków miejskich m.in. Olecka, a także skomunikuje ten obszar z siecią kolejową kraju,
- znacząco wpłynie na wzrost intermodalności transportu w Polsce (jest inwestycją warunkującą rozwój sektora usług logistycznych na północnym-wschodzie kraju, m.in. w Ełku wskazano lokalizację terminala intermodalnego kompleksowej sieci TEN-T); obszar półn.-wsch. Polski stanowi wąskie gardło na sieci ośrodków logistycznych w kraju i Europie, brak infrastruktury w tym zakresie stanowi główną przyczynę niewykorzystywania potencjału rozwoju eksportu z Polski do krajów bałtyckich i Federacji Rosyjskiej (co zostało potwierdzone m.in. w trakcie dialogu Rady do spraw transportu intermodalnego powołanej przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej RP),
- dzięki zwiększeniu ilości ładunków przewożonych koleją zmniejszona zostanie presja transportu drogowego na wyjątkowo cenne środowisko przyrodnicze obszaru ciężenia, który stanowi obszar o

	<p>najwyższym nasyceniu terenami NATURA 2000 w Polsce,</p> <ul style="list-style-type: none"> – projekt ten stanowi również priorytetowe zadanie w skali Europejskiej Polityki Transportowej, dotychczasowe prace w ramach m.in. Rail Baltica Task Force z udziałem władz RP wskazują na przyspieszenie prac po polskiej stronie korytarza; spójność zaawansowanych projektów po stronie państw bałtyckich oraz połączenia Warszawa-Białystok uzależniona jest od realizacji prac na odcinku Białystok-Elk-Trakiszki w nadchodzącej perspektywie, – sprawne przygotowanie i realizacja inwestycji ma znaczenie ze względu na konkurencyjne plany kolei rosyjskich RZD, które w porozumieniu z kolejami słowackimi oraz austriackimi planują utworzyć konkurencyjny korytarz linii szerokotorowej, który przejmie potoki w układzie południkowym i pozbawi Polskę roli ważnego ogniwa w przewozach wschód-zachód. <p>Należy podkreślić, że na tym odcinku kluczowa jest budowa linii dwutorowej z uwagi na prognozowane natężenie towarowego ruchu tranzytowego, a także pasażerskiego w relacjach transgranicznych i na Mazury. Projekt obejmujący linię jednotorową wyraźnie obniży efektywność poniesionych nakładów z powodu ograniczonej przepustowości sieci.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2020
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – studium wykonalności projektu, – częściowy raport oddziaływania na środowisko. Część obejmująca woj. podlaskie wymaga zmian po decyzji RDOŚ w Białymstoku.
Miejsce realizacji	województwo warmińsko-mazurskie, województwo podlaskie
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Master Plan dla Transportu Kolejowego do roku 2030; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> - 5 mld zł linia dwutorowa (1250 mln euro) - 2,5 mld zł linia jednotorowa (625 mln euro)
Źródło finansowania	– Instrument Łącząc Europe/ PO IiŚ 2014-2020,

przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Krajowy Fundusz Kolejowy, – Budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja drogi ekspresowej Via Baltica. 2. Modernizacja drogi krajowej nr 16 na odcinku Borki Wielkie – Elk. 3. Modernizacja linii kolejowych nr 353 gr. województwa-Korsze i nr 38 Korsze-Elk. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.3.Modernizacja/rehabilitacja linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno-Pisz-Elk PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Jest to linia znaczenia makroregionalnego, która wzmacnia powiązanie z województwem podlaskim. Realizacja projektu to strategiczna inwestycja z punktu widzenia skomunikowania regionalnego portu lotniczego w Szymanach z obszarami, które potencjalnie stanowią jeden z najistotniejszych kierunków zasilania podróżnymi. Wynika to z faktu, że wschodnie Mazury oraz przylegająca część województwa podlaskiego dzięki tej linii kolejowej uzyskują najdogodniejsze i najszybsze połączenie z portem lotniczym w Polsce. Projekt jest komplementarny z realizowaną w perspektywie 2007-2013 rewitalizacją linii kolejowej 219 na odcinku Olsztyn - Szczytno i łącznicą do terminala w Szymanach (linią 35). Przyczyni się on do integracji regionalnego portu lotniczego z siecią kolejową kraju, w tym siecią TEN-T (Rail Baltica – E75, linie 353 oraz 38), co powinno istotnie zwiększyć liczbę obsługiwanych podróżnych.</p> <p>Ponadto linia kolejowa nr 219 na odcinku Szczytno-Pisz-Elk stanowi ciąg komunikacyjny integrujący ważne ośrodki turystyczne Mazur m.in. Ruciane-Nida z głównymi ośrodkami miejskimi tj. Olsztynem i Elkiem, przez które przebiegają korytarze transportowe sieci TEN-T. Pozwala ona na skomunikowanie transportem kolejowym części Mazur, która charakteryzuje się skrajnie niską dostępnością transportową (posiada również ograniczone możliwości rozwoju alternatywnych gałęzi transportu z uwagi na wrażliwe środowiskowo obszary). Linia kolejowa ma istotne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego m.in. ze względu na odbywający się nią ruch towarowy na potrzeby funkcjonujących tam zakładów produkcyjnych z branży przemysłu drzewnego zatrudniających przeszło 1,5 tys. osób (na obszarach o wysokim wskaźniku bezrobocia). W wyniku realizacji projektu czas przejazdu pociągu na tej trasie zostanie znacznie skrócony oraz poprawie ulegnie bezpieczeństwo w ruchu kolejowym i drogowym m.in. poprzez zmianę kategorii przejazdów kolejowych z D (bez rogatek i samoczynnej sygnalizacji przejazdu - SSP) na kategorię C (wyposażone w SSP).</p>
Przewidywany okres realizacji	do 2020 r.

przedsięwzięcia	
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Wstępna analiza możliwości wykonania z analizą docelowych parametrów technicznych poszczególnych odcinków linii kolejowej oraz szacunkowych kosztów prac.
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat szczycieński, powiat piski, powiat elcki.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP PLK S.A. oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	-Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); -Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	- 198,56 mln zł (ok. 47,5 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	– Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, – Fundusz Kolejowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rewitalizacja wraz z elektryfikacją i dobudową drugiego toru linii kolejowej nr 38 na odcinku Korsze-Elk. 2. Budowa/przebudowa linii kolejowej RAIL BALTICA w granicach województwa warmińsko-mazurskiego (E75). 3. Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku msc. Szczuczyn- msc. Raczki. 4. Budowa drogi krajowej DK 16 na odcinkach Borki Wielkie-Mrągowo-Elk (z wyłączeniem obwodnicy Elku). 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.4. Rewitalizacja linii kolejowej 353 odc. granica IZ PKP PLK w Olsztynie – Iława- Korsze oraz linii kolejowej Korsze-Elk (38) PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <p>– Polska Wschodnia.</p> <p>Linie kolejowe 353 oraz 38 to element korytarza Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T, sieci kompleksowej. Jest to połączenie integrujące korytarz Bałtyk -Adriatyk (zachodnia – E65) z korytarzem Morze Północne-Bałtyk (Rail Baltica), należących do 9 najważniejszych korytarzy transportowych TEN-T, komplementarne z drogowym korytarzem TEN-T (sieć bazowa) Via Baltica. Realizacja projektu zwiększy dostępność województwa warmińsko-mazurskiego, w tym podregionu elckiego należącego do obszarów o najniższej dostępności multimodalnej w Polsce oraz Unii Europejskiej. Ponadto, realizacja projektu:</p> <p>– wychodzi naprzeciw obecnej skali przewozów na linii kolejowej 353 prowadzącej do kolejowego przejścia</p>

	<p>granicznego w Skandawie, gdzie notowane są największe potoki towarów w województwie warmińsko-mazurskim, głównie kontenerów przewożonych na potrzeby rynku automotive,</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawi konkurencyjność przewozów pasażerskich w relacjach wokół aglomeracji olsztyńskiej gdzie wg. danych zakładu Przewozów Regionalnych generowane są największe potoki ruchu pasażerskiego (w Olsztynie oraz w kierunku atrakcyjnych turystycznie Mazur). Średniodobowe natężenie w pasażerskim ruchu regionalnym na linii 353 w granicach województwa dochodzi do 3000 pasażerów i 18 pociągów w obu kierunkach, – skróci czas przejazdu na trasie zachodnia granica województwa – Elk o 42,5 minuty, – poprawi bezpieczeństwo w ruchu kolejowym oraz drogowym m.in. poprzez zmianę kategorii przejazdów kolejowych z D (bez rogatek i samoczynnej sygnalizacji przejazdu - SSP) na kategorię C (wyposażone w SSP), – zmniejszy natężenie ruchu ciężarowego na drogach obszaru ciężenia linii kolejowej dzięki modernizacji infrastruktury (m.in. wymianie podkładów drewnianych na strunobetonowe oraz wymianie szyn), co zwiększy przepustowość linii kolejowej oraz pozwoli na obsługę ciężkich składów towarowych o nacisku ponad 20 t na oś. – poprawi spójność północno-wschodniej Polski, wzmocni sieciowe połączenia międzyregionalne Poznań, Toruń, Olsztyn i Białegostok.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Elk – Korsze rewitalizacja istniejącego odcinka z jego elektryfikacją – w przygotowaniu postępowanie na studium wykonalności projektu – odbiór dokumentacji w 2015 r.
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; – Master Plan dla Transportu Kolejowego do roku 2030; – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej” (KOM(2011) 650); – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	– granica IZ Olsztyn – Korsze – 113,15 mln zł (28,3 mln euro),

	– Korsze - Elk (rewitalizacja istniejącego odcinka z jego elektryfikacją) – 400 mln zł (100 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	– PO IIŚ 2014-2020, – Fundusz Kolejowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:	
1. Budowa/przebudowa linii kolejowej RAIL BALTICA (E75) etap Białystok-Elk-Suwałki.	
2. Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku Ostrów Mazowiecka-Budzisko.	
3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 216 Olsztyn-Działdowo.	

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.5. Budowa obwodnicy Dobrego Miasta w ciągu DK 51	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji: Polska Wschodnia.</p> <p>Droga krajowa nr 51 na analizowanym odcinku obsługuje ruch tranzytowy i lokalny. Występuje tam duża liczba skrzyżowań z drogami lokalnymi oraz duża liczba zjazdów. W niedalekiej przyszłości na najbardziej obciążonych skrzyżowaniach wystąpi problem z przepustowością. Głównym obciążeniem jest ruch ciężkich pojazdów tranzytowych poruszających się po drodze krajowej nr 51 w kierunku granicy przejścia granicznego z Federacją Rosyjską/Obwodem Kaliningradzkim w Bezledach. Inwestycja przyczyni się do usprawnienia ruchu tranzytowego w kierunku drogowego przejścia granicznego w Bezledach (najbardziej obciążonego przejścia granicznego z Federacją Rosyjską), wpłynie korzystnie na poprawę skomunikowania miasta ciężącego do stolicy województwa, które obecnie pozbawione jest dogodnego połączenia ze względu na uciążliwość ruchu ciężarowego, a także przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Realizacja inwestycji docelowo stanowić będzie element korytarza transportowego w kierunku granicy z Federacją Rosyjską po realizacji przebudowy drogi DK 51 Olsztyn-Bezledy na pozostałych odcinkach. Projekt jest komplementarny z modernizacją ciągu transportowego do granicy w relacji S 7/S51/Pln. Obwodnica Olsztyna/DK 51.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	po 2015 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	Wykonany STEŚ - 03.12.2012
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim, powiat olsztyński
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA/Olsztyn
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji	– Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do 2025 rok.

przedmiotowego przedsięwzięcia	
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	200 mln zł (50 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IIŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa drogi ekspresowej S51 od węzła Olsztynek do węzła Tomaszkowo. 2. Budowa Obwodnicy Olsztyna. 3. DK 16 - Budowa drogi krajowej DK 16 na odcinkach Borki Wielkie-Mragowo-Elk (z wyłączeniem obwodnicy Elku). 4. S 7 – budowa drogi ekspresowej S 7 Olsztynek- Warszawa. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.6. Przebudowa drogi krajowej DK 53 Leleszki-Jęcznik do parametrów 2+1	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. <p>DK 53 na odcinku Olsztyn-Szczytno stanowi połączenie drogowe stolicy regionu z powstającym regionalnym portem lotniczym w Szymanach k. Szczytna. Przewidywane zwiększenie natężenia ruchu w kierunku portu lotniczego wymaga przebudowy najbardziej niebezpiecznego odcinka DK 53 - Leleszki-Jęcznik. Teren, na którym zlokalizowany jest ten odcinek DK 53 został zakwalifikowany jako falisty. Długość odcinków bez możliwości wyprzedzania wynosi około 79%. Średnia prędkość ruchu osobowego to jedynie 60 km/h. Wyniki analizy świadczą o potrzebie przebudowy analizowanego odcinka w celu poprawy geometrii trasy w planie i profilu.</p> <p>Nowy przebieg drogi zapewni lepsze warunki jazdy w kierunku Ostrołęki i regionów Polski Wschodniej oraz w kierunku przejść granicznych z krajami Europy Wschodniej. Poprawa połączenia komunikacyjnego stanowić będzie impuls dla rozwoju przedsiębiorczości w obszarze ciężenia drogi oraz portu lotniczego w Szymanach.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	Po roku 2015
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Wykonany w 2009 r. projekt budowlany i wykonawczy. Dokumentacja wymaga aktualizacji.
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat szczycieński.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	GDDKiA oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do 2025 rok.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	159,5 mln zł (39,88 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020, – Krajowy Fundusz Drogowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa Obwodnicy Olsztyna S51/DK 16. 2. Budowa S 7 Olsztynek-Warszawa. 3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 219 Szczytno-Pisz-Elk. 	

**Przedsięwzięcia aplikujące do Regionalnego Programu Operacyjnego
Warmia i Mazury 2014-2020 współfinansowane ze środków budżetu państwa**

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.7. Modernizacja/rehabilitacja linii kolejowej nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo	
	PRIORYTET
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Linia kolejowa nr 221 stanowi ważny ciąg komunikacyjny łączący ośrodek powiatowy Braniewo ze stolicą województwa. Ponadto z uwagi na umowę o małym ruchu granicznym i związany z nią dynamiczny wzrost potoków podróźnych w relacji z/do Obwodu Kaliningradzkiego potrzebna jest alternatywa dla ruchu kołowego, który obecnie dominuje w tej relacji. Prowadzone są zaawansowane rozmowy ze stroną rosyjską celem uruchomienia regularnych połączeń kolejowych przez przejście graniczne Mamonowo/Braniewo, które pozwolą skomunikować oba regiony. Jednakże, aby czas przejazdu stał się konkurencyjny w stosunku do ruchu drogowego niezbędna jest modernizacja infrastruktury kolejowej w ciągu linii nr 221.</p> <p>Dotychczasowe doświadczenia z realizacji umowy o małym ruchu granicznym, tj. wzrost wymiany handlowej, wzrost ruchu turystycznego i w celach biznesowych w obu kierunkach czynią projekt perspektywicznym. Realizacji projektu sprzyja istnienie toru o europejskim rozstawie osi również po stronie rosyjskiej aż do Kaliningradu, dzięki czemu nie jest konieczna zmiana taboru na granicy (możliwa jest realizacja połączeń kolejowych jednym taborzem).</p> <p>W wyniku realizacji projektu czas przejazdu ulegnie skróceniu, czyniąc połączenie Olsztyn-Braniewo i dalej do Obwodu Kaliningradzkiego atrakcyjnym. Ponadto poprawie ulegnie bezpieczeństwo w ruchu kolejowym i drogowym m.in. poprzez zmianę kategorii przejazdów kolejowych z D (bez rogatek i samoczynnej sygnalizacji przejazdu - SSP) na kategorię C (wyposażone w SSP).</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Wstępna analiza możliwości wykonania z analizą docelowych parametrów technicznych poszczególnych odcinków linii kolejowej oraz szacunkowych kosztów prac.
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: powiat olsztyński, powiat lidzbarski, powiat braniewski.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	PKP PLK S.A oddział w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.), z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	-Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); -Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025;

Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	- 219 mln zł (ok. 52,4 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Regionalny Program Operacyjny WiM 2014-2020, – Fundusz Kolejowy, – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa obwodnicy Dobrego Miasta w ciągu DK 51. 2. Budowa drogi ekspresowej 51 od węzła Olsztynek do węzła Tomaszkowo. 	

Przedsięwzięcia aplikujące do finansowania ze środków budżetu państwa

Przedsięwzięcie priorytetowe: II.8. Program Wieloletni pn. „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2014-2020 w województwie warmińsko-mazurskim.	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. – obszary o słabym dostępie do usług publicznych. <p>Celem strategicznym Programu jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej, efektywnej infrastruktury drogowej przy wsparciu działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz modernizacji i budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu. Program wspierał będzie tworzenie powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z siecią dróg wojewódzkich i krajowych, prowadząc do poprawy dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych.</p> <p>Istotnym celem programu w województwie warmińsko-mazurskim byłoby zwiększenie dostępu do usług publicznych w powiatach o bardzo wysokiej (oraz wysokiej w zależności od dostępności środków finansowych) intensywności problemu (delimitacja: OSI Obszary o słabym dostępie do usług publicznych Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do 2025 roku).</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2014-2020
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	-
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	Gminy i powiaty województwa warmińsko-mazurskiego
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia rozwoju społeczno - gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do 2025 rok.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	966 mln zł. (241,5 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – budżet państwa, – budżety gmin i powiatów województwa warmińsko-mazurskiego.

**Przedsięwzięcia aplikujące do programów krajowych
współfinansowanych ze środków UE**

III. Przedsięwzięcia inwestycyjne mające na celu zwiększenie udziału morskiego i śródlądowego transportu towarowego i pasażerskiego w województwie.

Przedsięwzięcie priorytetowe: III.1 Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan y z Zatoką Gdańską	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. <p>Budowa drogi wodnej stanowi strategiczny projekt z punktu widzenia poprawy dostępności transportowej kraju oraz obszarów nad Zalewem Wiślanym. Inwestycja pozwoli na przyspieszenie rozwoju jedenastu portów i przystani położonych nad Zalewem Wiślanym tj. m.in. Fromborka, Tolkmicka, Krynicy Morskiej, Kątów Rybackich, Nowej Pasłęki oraz portu morskiego w Elblągu, które stanowią istotny potencjał gospodarczy otaczających je obszarów. Projekt umożliwi wykorzystanie potencjału wynikającego z położenia portu w Elblągu na skrzyżowaniu morsko-rzecznych i śródlądowych szlaków wodnych. Potencjał portu zostanie w pełni odblokowany. Inwestycja zapewni całoroczną dostępność portu od strony morza. Jednocześnie zwiększy się efektywność inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach w portach gmin nadzalewowych oraz w porcie w Elblągu. Rewitalizacja drogi wodnej Gdańsk-Elbląg przez Zalew Wiślan y stworzy dodatkowe możliwości rozwojowe również portom Trójmiasta. Umożliwi ona redystrybucję towarów z zagrożonych kongestią portów przez Elbląg, jako port wspomagający / satelicki, dalej w głąb kraju i w kierunku wschodnim. Projekt przyczyni się również do realizacji założeń Partnerstwa Wschodniego umożliwiając wykorzystanie polskich układów transportowych drogowo-wodnych dla obsługi potrzeb przewozowych (głównie transport towarowy) Ukrainy i Białorusi. Dzięki budowie drogi wodnej nastąpi skrócenie transportowych torów wodnych na Zalewie Wiślanym z ok. 60 km do ok. 7 km.</p> <p>Projekt polegający na budowie kanału żeglownego przez Mierzę Wiślaną stanowi najbardziej efektywne rozwiązanie gwarantujące bezpośredni dostęp tego obszaru do Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego. Szlak wodny prowadzący rz. Szarpawą oraz rz. Martwą Wisłą w kierunku ujścia do Morza Bałtyckiego nie stanowi alternatywy. Jego stan techniczny nie pozwala na prowadzenie żeglugi towarowej na większości odcinków. Problem stanowią obiekty inżynierskie – zwłaszcza mostowe. Mosty budowane przed</p>

	wojną spełniają wymagania stawiane dla III i IV klasy drogi wodnej, natomiast mosty nowszej konstrukcji nie spełniają wymagań transportu wodnego. Co jednak najważniejsze podróż szlakiem wodnym z Elbląga do Gdańska byłaby znacznie dłuższa, a więc i droższa. Dodatkowo inwestycja wymaga porównywalnych/wyższych nakładów finansowych niż budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	Do 2020 r.
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – studium wykonalności, – prognoza oddziaływania na środowisko.
Miejsce realizacji	Obszar Zalewu Wiślanego
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	Urząd Morski w Gdyni
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025. – Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych – Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70, Koncepcja Programowo-Przestrzenna – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	ok. 771,26 mln zł. (192,82 mln euro)
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO IiŚ 2014-2020 lub w całości budżet państwa. – budżet państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. S 7 Budowa drogi ekspresowej S7 (Gdańsk – Warszawa) na odcinku węzeł Koszwały – Elbląg (węzeł Kazimierzowo). 2. Modernizacja/rewitalizacja linii kolejowej nr 204 Malbork-Elbląg-Braniewo/Mamonowo. 3. Przebudowa wejścia do portu morskiego w Elblągu. 4. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portu morskiego w Elblągu. 	
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja linii kolejowej Gutkowo – Braniewo. 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: III.2. Modernizacja/budowa infrastruktury portu morskiego w Elblągu	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. <p>Projekt dotyczy realizacji zadań obejmujących:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowę obrotnicy dla statków w Elblągu,

- budowę bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu,
- budowę nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej wraz z przedłużeniem terminala składowo-przeładunkowego,
- budowę mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym.

Ważnym elementem wpływającym na rozwój portu jest budowa i modernizacja infrastruktury technicznej. Sukcesywny wzrost przeładunków w porcie morskim w Elblągu, który nastąpił wraz z otwarciem żeglugi po Zalewie Wiślanym w 2009 r. determinuje rozwój infrastruktury technicznej zarówno na lądzie, jak i na akwenie wodnym. Dynamika wzrostu przeładunków (od 64,8 tys. w 2010 r. do 168 tys ton w 2012 r.) w porcie jest na tyle duża, że realizacja inwestycji w infrastrukturę portową jest konieczna.

Port posiada 5 basenów portowych. Znajduje się tu obrotnica dla statków o dł. 120 m. Z uwagi na dynamiczny rozwój wymagana jest budowa obrotnicy dla statków o długości 180 m, co przyczyni się do wzrostu przepustowości w porcie oraz ułatwi nawigację i obrót większych jednostek.

Równie ważne jest wzmacnianie potencjału przeładunkowego po stronie nabrzeża, a także dywersyfikacja struktury przewozów z/do portu. Przyczynią się do tego budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej oraz przedłużenie terminala składowo-przeładunkowego. Wraz ze wzrostem przeładunków powstała także potrzeba budowy terminala przeładunkowego nr 2 wraz z bocznicą kolejową. Infrastruktura towarzysząca, tj. nowy terminal na terenie wielkości 32 ha, wraz z placami składowymi, nabrzeżem, basenem portowym, magazynami wychodzi naprzeciw potrzebom rynku i przyczyni się do wzrostu zdolności operacyjnych portu.

Ze względu na braki infrastrukturalne obecnie przewozy z/do portu realizowane są jedynie drogą kołową. Z racji dobrego skomunikowania Elbląga z siecią kolejową, bliskością korytarza E – 65 i linii nr 220 do Olsztyna wskazana jest realizacja przewozów w kierunku do i z portu również transportem kolejowym, co umożliwi budowa bocznic kolejowej przy nowym terminalu przeładunkowym w porcie.

Istotna jest także poprawa warunków nawigacyjnych, która nastąpi dzięki budowie mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim (wraz z układem komunikacyjnym), co pozwoli usprawnić ruch zarówno po stronie drogi wodnej, jak i miasta Elbląga.

Ponadto w wyniku realizacji projektu nastąpi:

- poprawa warunków nawigacyjnych, możliwości manewracji jednostek i zwiększenie przepustowości, co pozytywnie wpłynie na wolumen przeładunków w porcie,
- rozbudowa terminalu pozwoli na cumowanie jednostek -

<p>Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia</p> <p>Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji</p> <p>Miejsce realizacji</p> <p>Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia</p> <p>Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia</p> <p>Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia</p> <p>Źródło finansowania przedsięwzięcia</p>	<p>dwa zestawy jednorazowo o długości do 85 m, miesięcznie około 12 jednostek, co przy wykorzystaniu placu przeładunkowego wpłynie na wzrost przeładunków w skali miesiąca o około 12 tys. ton,</p> <ul style="list-style-type: none"> - pogłębienie rzeki do głębokości 3,5-4 m, co umożliwi wejście do portu większym jednostkom oraz korzystnie wpłynie na warunki nawigacyjne w porcie, - zwiększenie obrotu towarowego i wymiany handlowej, wzrost przychodów z tytułu podatków CIT, VAT, opłat celnych i kontrolnych.
	do 2020 r.
	–
	W województwie warmińsko-mazurskim: miasto powiat Elbląg
	<ul style="list-style-type: none"> - Gmina Miasto Elbląg, - Zarząd Portu Morskiego w Elblągu Sp. z o.o.
	<ul style="list-style-type: none"> -Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); -Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025; - projekt Strategii Rozwoju Elbląga 2020+
	- 255 mln zł (ok. 63,75 mln euro)
	<ul style="list-style-type: none"> – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, – budżet Miasta Elbląg, – budżet Portu Morskiego w Elblągu Sp. z o.o.
<p>Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa/Przebudowa drogi S 7 Gdańsk-Elbląg. 2. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską . 3. Przebudowa wejścia do portu morskiego w Elblągu. 	
<p>Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja linii kolejowej Gutkowo – Braniewo (220). 	

Przedsięwzięcie priorytetowe: III.3. Przebudowa wejścia do portu morskiego w Elblągu	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	Modernizacja podejścia do elbląskiego portu polegająca głównie na pogłębieniu torów podejściowych pozwoli zwiększyć gwarantowaną głębokość tranzytową i przyjmować jednostki pływające o większym zanurzeniu tzn. o parametrach 100x15x3.5m. Głębokość po pogłębieniu wynosić powinna 3,5 m. Przyczyni się to do wzrostu obsługiwanego wolumenu towarów, wzrostu obrotów w porcie, poprawi jego efektywność operacyjną i bezpieczeństwo nawigacji.
Przewidywany okres realizacji	2018 r. - 2020 r.

przedsięwzięcia	
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	– Decyzja środowiskowa RDOŚ w Olsztynie: 11 kwietnia 2013 r.
Miejsce realizacji	W województwie warmińsko-mazurskim: miasto gmina Elbląg.
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	- Urząd Morski w Gdyni
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia Rozwoju Transportu 2020 (2030); – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025;
Orientacyjny koszt całkowity Przedsięwzięcia	- 300 mln zł (ok. 75 mln euro)
Źródło finansowania Przedsięwzięcia	– Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, – budżet Państwa.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych: <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa/Przebudowa drogi S 7 Gdańsk-Elbląg. 2. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. 3. Modernizacja/budowa infrastruktury portu morskiego w Elblągu. 	

**Przedsięwzięcia aplikujące do Regionalnego Programu Operacyjnego
Warmia i Mazury 2014-2020 współfinansowane ze środków budżetu państwa**

Przedsięwzięcie priorytetowe: III.4. „Budowa i przebudowa infrastruktury związanej z rozwojem funkcji gospodarczych na szlakach wodnych Wielkich Jezior Mazurskich wraz z budową śluzy „Guzianka II” i remontem śluzy „Guzianka I” PRIORYTET	
Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Polska Wschodnia. <p>W ramach przedsięwzięcia realizowane będą umocnienia brzegowe kanałów w systemie Wielkich Jezior Mazurskich, które wykonane zostały w latach 70 ubiegłego wieku i nie były dotąd remontowane. Ich stan techniczny jest zły. Charakteryzują je odcinki zapadnięte i wychylone ubezpieczenia, zapadliska, odsłonięte pale kotwiące, skorodowany beton oraz wystające pręty zbrojeniowe. Projekt obejmować będzie przebudowę następujących umocnień brzegowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kanału Szymońskiego, dł. – 2,36 km. 2. Kanału Mioduńskiego, dł. – 1,92 km. 3. Kanału Grunwaldzkiego, dł. – 0,47 km. 4. Kanału Talteńskiego, dł. – 1,60 km. 5. Kanału Węgorzewskiego, dł. – 0,92 km. 6. Kanału Młyńskiego, dł. - 0,70 km.

	<p>7. Kanału Giżyckiego, dł. - 2,13 km. 8. Kanału Piękna Góra, dł. – 0,16 km. 9. Na rzece Pisie w Pisz – wstępnie zmierzona dł. 0,30 km 10. Zaplecza technicznego RZGW w Giżycku - wstępnie zmierzona dł. 0,60 km.</p> <p>Ponadto w projekcie zadbamy o infrastrukturę systemu żeglownego, tj.</p> <p>11. Remont śluży żeglownej Guzianka I; Śluza Guzianka I została wybudowana w latach 1903-1905. Jest ważnym węzłem komunikacyjnym na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Stanowi wodne połączenie miasta Ruciane-Nida oraz jeziora Nidzkiego z pozostałą częścią szlaku żeglownego. W sezonie każdego dnia przeprawia się w tym miejscu kilkaset jachtów, motorówek, kajaków i innych obiektów pływających. Korzystają z niej także statki białej floty.</p> <p>Realizacja projektu jest niezbędna ze względu na zły stan techniczny infrastruktury. Z przeprowadzonych analiz szlaków wodnych wynika, że śluza Guzianka I jest najbardziej obciążoną ruchem śluzą w Polsce. Nie może zostać wyłączona z użytkowania, gdyż ilość śluzowań jednostek wynosi od kilku tygodniowo do ok. 20 000 w sezonie żeglugowym, co w przypadku czasowego zamknięcia skutkować będzie paraliżem ruchu na otaczających akwenach wodnych.</p> <p>Zły stan techniczny urządzeń przy zwiększonej intensywności pracy w sezonie letnim powoduje dużą awaryjność. Konieczność zmiany napędów mechanicznych na hydrauliczne (o małym stopniu awaryjności) jest niezbędna dla dalszego prawidłowego funkcjonowania śluzy, co zostało potwierdzone przez komisję RZGW w trakcie przeglądów technicznych Śluży Guzianka I. Kompleksowego remontu wymagają również kanały obiegowe wraz z osprzętem i prowadnicami.</p> <p>12. Budowa śluży żeglownej Guzianka II Śluza Guzianka II będzie bardzo ważnym węzłem komunikacyjnym na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich - stanowiąc wodne połączenie miasta Ruciane-Nida oraz jeziora Nidzkiego z pozostałą częścią szlaku żeglownego. W sezonie każdego dnia przeprawia się w tym miejscu kilkaset jachtów, motorówek, kajaków i innych obiektów pływających. Korzystają z niej także statki białej floty. Istniejąca śluza będzie obsługiwać śluzowanie statków żeglugi pasażerskiej, zaś wybudowana w ramach projektu dedykowana będzie głównie jachtom. Celem budowy śluży Guzianka II jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odciążenie istniejącej śluży w Guziance; – poprawa bezpieczeństwa na istniejącym stopniu wodnym
--	---

	<p>„Guzianka”;</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawa bezpieczeństwa żeglugowego poprzez przejęcie służowania jachtów i małych jednostek turystycznych; – w wyniku realizacji projektu powstanie nowa droga wodna o parametrach klasy wodnej I a, dzięki inwestycji możliwa będzie kontrola regulacji i utrzymania poziomu wód w jeziorach Guzianka i Beldany, co przyczyni się do utrzymania żyjących w jeziorach organizmów i gatunków, zwłaszcza w okresach suszy . <p>Istotne z punktu realizacji projektu i utrzymania jego trwałości jest:</p> <p>13. Zakup pogłębiarki kroczącej do konserwacji kanałów, pogłębiania szlaków żeglugowych i robót hydrotechnicznych na Wielkich Jeziorach Mazurskich;</p> <p>14. Zakup samobieżnej maszyny do prac hydrotechnicznych.</p> <p>Wykonanie powyższego zakresu prac poprawi warunki pływania i bezpieczeństwa uprawiających żeglugę turystyczną, i sportową oraz rejsów statkami pasażerskimi na szlakach żeglownych systemu WJM. Nastąpi wzrost przepustowości szlaków wodnych. Projekt stanowi czynnik warunkujący rozwój przewozów pasażerskich turystów krajowych i zagranicznych na trasach Mikołajki-Giżycko-Węgorzewo.</p>
Przewidywany okres realizacji Przedsięwzięcia	2015-2022
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<p>Realizacja zadania wymaga opracowania projektów budowlanych dla remontu śluzy Guzianka I, przebudowy umocnień: Kanału Szymońskiego, Mioduńskiego, Grunwaldzkiego, Talteńskiego Węgorzewskiego, Młyńskiego, Giżyckiego, Piękna Góra oraz na rz. Pisie w Pieszku i umocnień zaplecza technicznego RZGW w Giżycku (planowany okres realizacji projektów 2015-2016).</p> <p>Śluza Guzianka – II posiada opracowaną dokumentację projektową oraz wydane decyzje m.in. decyzję o lokalizacji celu publicznego – 10.04.2008 r., 06.10.2009 r.; decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji – 11.08.2009 r.; decyzję o pozwoleniu wodnoprawnym dla przeplawki dla ryb na rzece Nidka – 09.04.2013 r. (planowany okres realizacji 2015-2017).</p> <p>Zakup sprzętu wymagać będzie opracowania SIWZ (zakup planowany w 2017 r.)</p>
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
Orientacyjny koszt całkowity Przedsięwzięcia	143 mln zł (ok. 35 mln euro)
Dokumenty (strategia sektorowa,	– Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego

plan działań, program działań, itp.), z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<p>Województwa Warmińsko- Mazurskiego do roku 2025</p> <p>- Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 (Dz. U. 2001 Nr 115 poz. 1229 ze zm.).</p> <p>- Lista zadań inwestycyjnych RZGW w Warszawie mających wpływ na stan wód – realizowane i planowane w perspektywie czasowej do 2021 r. w układzie zadaniowym tzw. „Masterplan”.</p>
Źródło finansowania Przedsięwzięcia	<p>– Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury 2014-2020,</p> <p>– Budżet państwa.</p>
<p>Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:</p> <p>Odbudowa brzegów i udrożnienie Kanału Jeglińskiego w m. Karwik;</p> <p>- Odbudowa brzegów i udrożnienie Kanału Kula w m. Bogaczewo;</p> <p>- Odbudowa brzegów i udrożnienie Kanału Niegocińskiego w m. Giżycko;</p> <p>– - Przebudowa jazu Krutyn na rz. Krutyni</p>	
<p>Indykatorywna lista regionalnych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:</p>	

**Przedsięwzięcia aplikujące do programów krajowych
współfinansowanych ze środków UE**

IV. Kluczowe przedsięwzięcia transportowe dla rozwoju najważniejszych miast w województwie.

Przedsięwzięcie priorytetowe: IV.1. Wzmacnianie potencjału gospodarczego stolicy województwa poprzez optymalizację układu drogowego w obszarze funkcjonalnym miasta **PRIORYTET**

Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem	<p>Obszar strategicznej interwencji:</p> <p>– Polska Wschodnia,</p> <p>– Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne.</p> <p>Rozwój stolicy województwa jest uwarunkowany zwiększeniem przepustowości jej układu drogowego. Determinuje ona potencjał gospodarczy miasta. Najistotniejsze wąskie gardła sieci stanowią tzw. obwodnice wewnętrzne miasta oraz drogi wyprowadzające z niego ruch. Najistotniejsze przedsięwzięcia uwzględniające konieczność przebudowy sieci drogowo-ulicznej oraz włączenie układu drogowego stolicy województwa w strategiczny ciąg komunikacyjny obwodnicy Olsztyna to:</p> <p>– budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego („ul. Nowobałtycka” w Olsztynie),</p> <p>– budowa połączenia ul. Wilczyńskiego i Płoskiego z drogą</p>
--	---

	<p>krajową DK 51 na odcinku al. Warszawskiej w Olsztynie,</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie, – przebudowa odcinka ul. Piłsudskiego w ciągu drogi powiatowej nr 1464N, – budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do obwodnicy Olsztyna wraz z przebudową ul. Lubelskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Stalową do węzła drogowego w ciągu obwodnicy, – przebudowa drogi krajowej DK-51 na odcinku Al. Wojska Polskiego od ulicy Żeromskiego do granicy Olsztyna przebudowa ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonharda w Olsztynie w ciągu DK-16, – budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego w Olsztynie do węzła drogowego Szczesne w ciągu obwodnicy, – przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna, – przebudowa układu ulicznego w centrum (ul. Partyzantów, ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba), – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica m.Olsztyn-węzeł Jaroty w ciągu S51. <p>Realizacja ww. projektów ma na celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego („ul. Nowobałtycka” w Olsztynie):</i> wyprowadzenie ruchu z miasta w kierunku północno-zachodnim. Projekt realizuje także cel strategiczny 4 „Nowoczesna infrastruktura rozwoju”, cel operacyjny „zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności” Strategii Rozwoju Społeczno–Gospodarczego Województwa Warmińsko–Mazurskiego do roku 2025 m.in. poprzez przyczynienie się do rozwiązania problemów komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych Olsztyna i Elbląga, a także poprawę czasu dojazdu z obszarów peryferyjnych do centrum miasta. Budowa nowego przebiegu ulicy Nowobałtyckiej, znajdującej się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 (Olsztyn-Pasłęk) przyczyni się do usprawnienia połączenia z drogą krajową DK7, częścią sieci TEN-T, zaś w kierunku południowo-wschodnim poprzez obecnie modernizowany odcinek ulicy Bałtyckiej do DK 51. – <i>Budowa połączenia ul. Wilczyńskiego i ul. Płoskiego z drogą krajową DK 51 na odcinku al. Warszawskiej w Olsztynie:</i> ulice te to ciąg komunikacyjny wykorzystywany przez mieszkańców największej dzielnicy mieszkaniowej Olsztyna – Jarot. Niska przepustowość istniejącego układu drogowego, wąskie gardła na trasie i brak alternatywnych połączeń drogowych przy jednoczesnym rozwoju i rozbudowie południowej części miasta wymuszają zmianę układu drogowego. Inwestycja
--	---

	<p>pozwole na odciążenie ulic prowadzących w kierunku centrum, a także udrożni obszar Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego w kierunku obwodnicy miasta. Nowy układ drogowy będzie powiązany z ulicą Bukowskiego i ulicą Płoskiego tj., drogą wojewódzką nr 598 w kierunku miejscowości Butryny do drogi krajowej nr 58.</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie</i>: przebudowa ma służyć udrożnieniu przejazdu przez miasto Olsztyn na północ, w kierunku miejscowości Dobre Miasto i Bartoszyce. Trasa w nowym kształcie ma polepszyć komunikację z zamieszkałymi przedmieściami Olsztyna oraz usprawnić transport międzyosiedlowy. Przebudowa ulicy łączy się z drogą krajową nr 51 w kierunku planowanej północnej obwodnicy Olsztyna wyprowadzając ruch do granicy państwa z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. – <i>Przebudowa odcinka ul. Piłsudskiego w ciągu drogi powiatowej nr 1464N - Aleja Piłsudskiego</i> to jedna z głównych arterii Olsztyna. Droga ta prowadzi ruch ciężarowy i osobowy do dróg krajowych nr 16 i 51. Od skrzyżowania ulic Wyszyńskiego i Leonharda w kierunku granicy miasta jest drogą powiatową 1464 N, prowadzącą do drogi krajowej nr 58 Olsztynek-Szczuczyn (łącznik z S61-Via Baltica). Droga 1464N jest drogą regionalną. Jej przebudowa kompleksowo poprawi funkcjonowanie nadrzędnego układu drogowego w mieście poprzez połączenie z drogą krajową nr 16, a także we wschodniej części powiatu olsztyńskiego. Projekt koncentruje się także na wyprowadzeniu ruchu drogowego z miasta w kierunku Olsztyn-Nowy Dwór. – <i>Budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do obwodnicy Olsztyna wraz z przebudową ul. Lubelskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Stalową do węzła drogowego w ciągu obwodnicy</i> - inwestycja przyczyni się do udostępnienia mieszkańcom powiatu olsztyńskiego i metropolii warszawskiej drogą krajową nr 16 obszaru Wielkich Jezior Mazurskich. Planowana inwestycja wyprowadza ruch w kierunku planowanej obwodnicy miasta i jest niezbędna celem włączenia miejskiego układu drogowego w ciąg tej obwodnicy poprzez węzeł drogowy Olsztyn Wschód. – <i>Przebudowa drogi krajowej DK-51 na odcinku Al. Wojska Polskiego od ulicy Żeromskiego do granicy Olsztyna</i>: założeniem projektu jest odbudowa konstrukcji drogi w celu uzyskania nośności drogi 115 kN/oś wraz z budową chodników i ścieżek rowerowych. Projekt jest kontynuacją budowy nowego przebiegu ulicy Artyleryjskiej do skrzyżowania z ulicą Żeromskiego – jego zakres obejmuje modernizację drogi od skrzyżowania z ulicą Żeromskiego do granicy Olsztyna. Droga przebiega w ciągu drogi krajowej nr 51 w
--	---

	<p>kierunku północnym i wyprowadza ruch do planowanej obwodnicy północnej miasta oraz do granicy państwa z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. W kierunku południowym natomiast wyprowadza ruch w kierunku drogi krajowej DK 7 (TEN-T) oraz do obwodnicy Olsztyna.</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Przebudowa ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonbarda w Olsztynie w ciągu drogi krajowej DK-16:</i> założeniem projektu jest wzmocnienie konstrukcji jezdni i dostosowanie jej do ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś oraz kategorii ruchu KR5. Projekt zakłada modernizację ulic w ciągu DK16 na obszarze jednego z głównych powiązań drogowych układu komunikacyjnego miasta – w kierunku drogi wojewódzkiej 527 na zachód, drogi krajowej 53 w kierunku Olsztyn-Szczytno oraz drogi krajowej 16 w kierunku Barczewa. W szczególności inwestycja przyczyni się do udostępnienia mieszkańcom powiatu olsztyńskiego i metropolii warszawskiej drogą krajową nr 16 Wielkich Jezior Mazurskich. Planowana inwestycja wyprowadza ruch w kierunku obwodnicy Olsztyna. – <i>Budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego w Olsztynie do węzła drogowego Szczesne w ciągu obwodnicy:</i> celem projektu jest budowa dróg dojazdowych do obwodnicy Olsztyna. Przebudowa dotyczy ulic stanowiących niezbędne ciągi komunikacyjne miasta powiązane z obwodnicą Olsztyna. Ponadto udostępnią one mieszkańcom i potencjalnym inwestorom zewnętrznym kilkudziesięciohektarowy teren po byłym poligonie wojskowym włączając go w struktury miejskie, stwarzając tym samym szansę na rozwój niezagospodarowanej dotychczas przestrzeni. – <i>Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna:</i> Północna Obwodnica miasta po realizacji obwodnicy Olsztyna stanowić będzie wąskie gardło transportowe w ciągu DK 51 w kierunku przejścia granicznego w Bezledach. Przygotowanie inwestycji jest niezbędne do jej realizacji zgodnie z założonym harmonogramem po 2020 r. Projekt obejmuje: wykonanie wielowariantowej koncepcji budowy obwodnicy, przeprowadzenie konsultacji społecznych, przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opracowanie projektu budowlanego i pozostałych dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). – <i>Przebudowa układu ulicznego w centrum (ul. Partyzantów, ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba):</i> ulica Partyzantów to jedna z najważniejszych ulic Olsztyna będąca zarazem w najgorszym stanie technicznym. Jej modernizacja jest dla miasta inwestycją strategiczną. Ze względu na wysokie natężenie ruchu niezbędna jest poprawa jej przepustowości. Cały projekt (wraz z ulicą Pieniężnego
--	--

	<p>oraz mostem św. Jakuba) jest częścią szerszej koncepcji - programu rewitalizacji śródmieścia Olsztyna. Umożliwi poprawę jakości połączenia z autobusowo-kolejowym dworcem głównym w kierunku północnym w kierunku DK16 oraz ulicą Pieniężnego w kierunku drogi krajowej</p> <ul style="list-style-type: none"> – 51 do S7 (sieci TEN-T) oraz planowanej obwodnicy Olsztyna. Realizacja zadania ma również na celu: dostosowanie parametrów ulicy do potrzeb komunikacyjnych dynamicznie rozwijającego się miasta, a w perspektywie docelowej do przejęcia obciążeń wynikających z konieczności przejmowania transportu przez system komunikacji zbiorowej, rozbiorke i wybudowanie nowego mostu o normatywnych parametrach technicznych, dostosowanych do założeń organizacji ruchu, obciążeń powstających z oddziaływania taboru komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem komunikacji pieszej i rowerowej wzdłuż ul. Pieniężnego, połączenie komunikacji pieszo-rowerowej pomiędzy Parkiem Podzamcze, Parkiem Centralnym wzdłuż biegu rzeki Łyny oraz powiązania z analogicznymi ciągami wzdłuż ulic Pieniężnego i Szrajbera. – <i>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica m.Olsztyn-węzeł Jaroty w S51</i>: inwestycja ma na celu zwiększenie spójności sieci drogowej w obrębie miasta Olsztyna i dróg dojazdowych do obwodnicy Olsztyna. Zakres prac uwzględnia rozbudowę DW 598 do przekroju 2x2 jezdnie na odcinku od ul. Płoskiego w Olsztynie do włączenia do węzła Jaroty w ciągu S51, tj. odcinka obwodnicy Olsztyna.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2014-2020
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – budowa ul. Nowobałtyckiej - Gmina posiada koncepcję i program funkcjonalno – użytkowy; decyzja środowiskowa w trakcie procedowania, – budowa połączenia ul. Wilczyńskiego z DK 51 - Gmina posiada koncepcję budowy; program funkcjonalno - użytkowy i decyzja środowiskowa w trakcie procedowania, trwa opracowanie dokumentacji projektowej; – budowa Al. Sybiraków w Olsztynie - gotowy projekt budowlany, wydana decyzja środowiskowa - nieaktualna, – przebudowa odcinka ul. Piłsudskiego - projekt w fazie koncepcyjnej, nie zlecono jeszcze żadnej dokumentacji, – budowa ul. Towarowej - Gmina posiada koncepcję i program funkcjonalno – użytkowy, decyzja środowiskowa w trakcie procedowania, trwa opracowanie dokumentacji projektowej, – przebudowa Al. Wojska Polskiego - Gmina posiada koncepcję, obecnie sporządzany jest program funkcjonalno - użytkowy oraz koncepcja programowa dla

	<p>odcinka od ul. Żeromskiego do Al. Sybiraków (bez skrzyżowania, decyzja środowiskowa w trakcie procesowania), zaplanowano opracowanie koncepcji programowej dla odcinka od Al. Sybiraków do granicy Olsztyna,</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonharda - Gmina posiada koncepcję projektową, – budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego - Gmina posiada koncepcję i decyzję środowiskową, wykonywany jest projekt budowlany oraz zmiana decyzji środowiskowej; – przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna - zostało przygotowane studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe oraz uzyskana decyzja środowiskowa, która została uchylona przez WSA, – przebudowa układu ulicznego w centrum - ul. Partyzantów gotowy jest projekt z decyzją ZRID; ul. Pieniężnego - wielowariantowa koncepcja z budową drugiego mostu. – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica m.Olsztyn-węzeł Jaroty w ciągu S51: trwa przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji i pozwoleń na realizację zadania.
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie: miasto Olsztyn,
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	Miasto Olsztyn, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia rozwoju Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego („ul. Nowobałtycka” w Olsztynie) – 105 mln zł., - Budowa połączenia ul. Wilczyńskiego i Płoskiego z drogą krajową DK 51 na odcinku al. Warszawskiej w Olsztynie – 270 mln zł., - Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z al. Wojska Polskiego do granicy miasta (wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku DK 51 – przejście graniczne Bezledy – 22,5 mln zł., - Przebudowa odcinka ul. Piłsudskiego w ciągu drogi powiatowej nr 1464N – 6 mln zł., - Budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do obwodnicy Olsztyna wraz z przebudową ul. Lubelskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Stalową do węzła drogowego w ciągu obwodnicy –

	<p>158 mln zł.,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przebudowa Al. Wojska Polskiego– 73,7 mln zł., - Przebudowa ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonharda w Olsztynie w ciągu drogi krajowej DK-16 – 50 mln zł., - Budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego w Olsztynie do węzła drogowego Szczesne w ciągu obwodnicy – 100 mln zł., - Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna – 7 mln zł., - Przebudowa układu ulicznego w centrum (ul. Partyzantów, ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba) – 45 mln zł. - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica m.Olsztyn-węzeł Jaroty w ciągu S51 – 30 mln zł <p>Łącznie 867,2 mln zł. (ok. 216,8 mln euro)</p>
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO PW 2014-2020/PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, – Samorząd Miasta Olsztyn, – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:

1. Poprawa konkurencyjności transportu publicznego stolicy województwa.

Indykatywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:

1. Gmina Giętrzwald

- 1.1. Droga powiatowa 1370N od miejscowości Sząbruk, przez Unieszewo do drogi krajowej DK16;
- 1.2. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1457N poprzez miejscowości Naterki, Gronity do Kudyp - węzeł obwodnicy Olsztyna;
- 1.3. Droga gminna od granicy Olsztyna w miejscowości Łupstych do skrzyżowania z drogą krajową DK16 połączenie poprzez ul. Żurawia z drogą wojewódzką 527 - węzeł obwodnicy Olsztyna.

2. Gmina Jonkowo

- 2.1. Droga powiatowa 1203N od skrzyżowania z drogą wojewódzką 527, do miejscowości Jonkowo, dalej drogą powiatową 1368N przez miejscowość Węgały do miejscowości Godki, dalej drogą gminną przez Porbady do miejscowości Wrzesina – skrzyżowanie z drogą wojewódzką 527;
- 2.2. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1203N do miejscowości Mątki, dalej drogą powiatową 1368N przez miejscowość Kajny, Barkweda, dalej drogą powiatową 1501N przez miejscowość Brąswald, Dywity, do drogi krajowej DK51.
- 2.3. Droga gminna ul. Gościnną od skrzyżowania z drogą wojewódzką 527 do granicy Olsztyna.

3. Gmina Purda

- 3.1. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1464N przez miejscowość Klebark Mały do skrzyżowania z drogą krajową DK16 wraz z budową tzw. Obwodnicy Klebarka Małego;
- 3.2. Droga powiatowa 1464N od wiaduktu w miejscowości Ostrzeszewo przez miejscowość Klebark Wielki, Klewki do skrzyżowania z drogą krajową DK53;
- 3.3. Budowa ul. Granicznej i ul. Rejewskiego łączących drogę DK53 z drogą powiatową 1464N.

4. Gmina Barczewo

- 4.1. Droga od miejscowości Słupy od skrzyżowania dróg powiatowych 1449N z 1430N, następnie drogą 1430N przez Barczewko do miasta Barczewo i włączenie w drogę krajową DK16;
- 4.2. Droga powiatowa 1448N od Nikielkowa przez Wójtowo drogą gminną do drogi krajowej

DK16.

5. Gmina Dywity

- 5.1. Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z drogą krajową DK51 w miejscowości Spręcowo, do miejscowości Tuławki, następnie drogą powiatową 1449N do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N Różnowo-Barczewko, następnie do granicy Olsztyna;
- 5.2. Droga powiatowa 1449N od mostu na rzece Wadąg przez miejscowość Kieźliny do drogi krajowej DK51;
- 5.3. Droga gminna z miejscowości Zalbki do granicy Olsztyna.

6. Gmina Olsztyn

- 6.1. Budowa drogi gminnej - ul. Żurawia wraz z ul. Kresową jako połączenie drogi wojewódzkiej 527 z drogą krajową DK16 – węzeł obwodnicy Olsztyna;
- 6.2. Przebudowa drogi powiatowej ul. Zientary Małewskiej do granicy Olsztyna – Nikielkowo droga powiatowa 1448N.

7. Gmina Stawiguda

- 7.1. Droga powiatowa 1372N od granicy Olsztyna - ul. Złotej do mostu w miejscowości Bartąg, następnie drogą powiatową 1374N do drogi krajowej DK51;
 - 7.2. Skrzyżowanie drogi krajowej DK51 z drogą powiatową 1370N, następnie do miejscowości Sząbruk, dalej drogą powiatową 1457N do drogi krajowej DK16;
1. Droga gminna od skrzyżowania z drogą wojewódzką 598 do skrzyżowania z drogą powiatową 1372N przez ul. Przyrodniczą, ul. Jeziorną i Rumiankową.

Przedsięwzięcie priorytetowe: IV.2. Poprawa konkurencyjności transportu publicznego stolicy województwa. **PRIORYTET**

Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem

Obszar strategicznej interwencji:

- Polska Wschodnia,
- Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne.

Zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego jest uzależnione od jego konkurencyjności w stosunku do indywidualnych środków transportu. Najistotniejsze przedsięwzięcia konieczne dla poprawy funkcjonowania, w tym skrócenia czasów przejazdu, transportu zbiorowego Olsztyna to:

- budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu Głównym w Olsztynie,
- przedłużenie linii tramwajowej do Kortowa III, na osiedle Pieczewo, do Michelin wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej,
- budowa nowej zajezdni autobusowej na osiedlu Pieczewo,
- zakup taboru tramwajowego w związku z rozbudową linii tramwajowej,
- zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego.

Realizacja ww. projektów ma na celu:

- *Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu Głównym w Olsztynie:* obecnie w rejonie Dworca PKP/PKS w Olsztynie swoje przystanki mają: koleje, PKS, prywatni przewoźnicy, komunikacja miejska, a od 2015 r. tramwaje. Istniejące przystanki są rozrzucone po dość dużym terenie, utrudniając tym samym przesiadki osobom korzystającym z transportu publicznego. Brakuje informacji na temat możliwości przesiadek pomiędzy różnymi formami transportu. Celem projektu jest zwiększenie udziału zrównoważonego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców miasta wojewódzkiego oraz jego obszarów funkcjonalnych. W ramach zadania przewidziana jest budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS, przebudowa układu drogowego placu Konstytucji 3 Maja, budowa ciągów pieszych komunikujących poszczególne przystanki, budowa peronów postojowych i przystankowych oraz budowa systemu informacyjnego dla pasażerów.
- *Przedłużenie linii tramwajowej do Kortowa III, na osiedle Pieczewo, do Michelin wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej:* celem projektu jest zwiększenie udziału zrównoważonego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. W ramach projektu planowana jest: budowa ok. 5 km linii tramwajowej na osiedle Pieczewo, do Kortowa III i do

	<p>Michelin wraz z infrastrukturą towarzyszącą (przystanki, trakcja, informacja pasażerska); przebudowa istniejącej infrastruktury dla potrzeb wprowadzenia linii tramwajowej, przebudowa kolizji z istniejącym uzbrojeniem, rozbudowa budowanej zajezdni tramwajowej, tak aby mogła pomieścić tabor, który zostanie zakupiony na potrzeby obsługi wybudowanych nowych odcinków traktacji tramwajowej. Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu mobilności mieszkańców Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Budowa nowej zajezdni autobusowej na osiedlu Pieczęwo:</i> obecnie zajezdnia autobusowa zlokalizowana jest przy ul. Kolobrzeskiej. W ramach realizacji projektu pn. „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie” w części istniejącej zajezdni budowana jest zajezdnia tramwajowa, która w przyszłości ma być rozbudowana. Zajezdnia nie jest przystosowana do obsługi pojazdów niskoemisyjnych (np. pojazdów hybrydowych, elektrycznych, czy napędzanych gazem). Celem projektu jest zwiększenie udziału zrównoważonego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców miasta wojewódzkiego i jego obszarów funkcjonalnych oraz przystosowanie miejskiej zajezdni autobusowej do obsługi pojazdów niskoemisyjnych (np. pojazdów hybrydowych, elektrycznych, czy napędzanych gazem). ○ <i>Zakup taboru tramwajowego w związku z rozbudową linii tramwajowej:</i> celem projektu jest zwiększenie udziału zrównoważonego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. W związku z planowaną rozbudową linii tramwajowej niezbędne jest zwiększenie parku taborowego. Projekt obejmuje zakup 6 jednostek tramwajowych. ○ <i>Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego:</i> celem projektu jest zwiększenie udziału zrównoważonego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców miasta wojewódzkiego i jego obszarów funkcjonalnych poprzez zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego – 50 sztuk na potrzeby komunikacji miejskiej Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego. Miejski przewoźnik nie dysponuje nowoczesnym, niskoemisyjnym taborem autobusowym.
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2014-2020
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> - węzeł przesiadkowy - koncepcja budowy węzła, – przedłużenie linii - planowane zlecenie koncepcji w 2014 r., – budowa zajezdni - Gmina przystąpiła do zmian dokumentów planistycznych, następnie zostanie zlecone wykonawstwo dokumentów projektowych.

Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie: miasto Olsztyn
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	Miasto Olsztyn
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	– Strategia Rozwoju Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu Głównym w Olsztynie – 20 mln zł, – przedłużenie linii tramwajowej do Kortowa III, na osiedle Pieczewo, do Michelin wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej – 150 mln zł, – budowa nowej zajezdni autobusowej na osiedlu Pieczewo – 30 mln zł, – zakup taboru tramwajowego w związku z rozbudową linii tramwajowej – 60 mln zł, – zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego – 54 mln zł. <p>Łącznie 314 mln zł. (ok. 78,5 mln euro)</p>
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO PW 2014-2020/PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, – Miasto Olsztyn.
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:	
1. Wzmacnianie potencjału gospodarczego stolicy województwa poprzez optymalizację jej układu drogowego.	
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:	
1. ZIT – Olsztyn – RPO WiM 2014-2020.	

Przedsięwzięcie priorytetowe: IV.3. Poprawa układu drogowego i konkurencyjności transportu publicznego ośrodka regionalnego i subregionalnego.

Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów rozwojowych obszaru objętego kontraktem

Obszar strategicznej interwencji:

- Polska Wschodnia,
- Ośrodki subregionalne.

Rozwój społeczno-gospodarczy ośrodka regionalnego (wg KPZK 2030) jest uwarunkowany zwiększeniem przepustowości jego układu uliczno-drogowego. Natomiast zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego jest uzależnione od jego konkurencyjności wobec indywidualnych środków transportu. Projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 wskazuje ośrodki regionalne i subregionalne, jako obszary strategicznej interwencji.

Najistotniejsze przedsięwzięcia konieczne dla poprawy funkcjonowania, w tym skrócenia czasów przejazdu, transportem zbiorowym oraz poprawy układu drogowego ośrodków regionalnego i subregionalnego województwa warmińsko-mazurskiego to:

- Budowa trakcji tramwajowej w ciągu ulic Gen. Grot-Roweckiego i 12 Lutego w Elblągu wraz z zakupem nowych wagonów oraz modernizacją bazy zajezdniowej ,
- budowa drogi powiatowej klasy G - obwodnicy wschodniej miasta Elbląg - etap II i III,
- budowa równoległej drogi średnicowej (małej obwodnicy miasta Elku) w celu stworzenia alternatywy komunikacyjnej z centrum i do centrum miasta,
- rozwój infrastruktury w ośrodku subregionalnym Elk (poprawa dostępności komunikacyjnej subregionu z drogami krajowymi nr 16 i 65 poprzez rozbudowę i modernizację dróg gminnych oraz modernizację byłej DK 16 - ulicy Suwalskiej)
- zintegrowany system transportu publicznego w ośrodku subregionalnym Elk (zakup nowych ekologicznych 20 autobusów oraz modernizacja bazy MZK).

Realizacja ww. projektów ma na celu:

- *Budowa trakcji tramwajowej na ul. Grot-Roweckiego/12 Lutego wraz z zakupem 6 nowych wagonów w Elblągu:* poprawę funkcjonalności i usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej – sieci tramwajowej miasta regionalnego, usprawnienie połączeń komunikacji zbiorowej poprzez budowę łącznika torowiska tramwajowego i rozbudowę linii tramwajowej, ograniczenie ruchu samochodowego poprzez zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej, szybkie, bezpośrednie połączenie w relacji północ-południe przez śródmieście, poprawę

	<p>efektywności funkcjonowania systemu transportowego – odciążenie zatłoczonych ulic w centrum miasta, wzrost bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie przepustowości skrzyżowań, poprawę jakości, bezpieczeństwa i niezawodności usług transportu publicznego, zwiększenie standardu usług przewozowych, zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko – poprawę jakości powietrza i zmniejszenie poziomu hałasu, zmniejszenie zużycia energii w transporcie, zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym do publicznego transportu zbiorowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Budowa drogi powiatowej klasy G – obwodnicy wschodniej miasta Elbląg – Etap II i III:</i> planowane połączenie drogowe stanowić będzie Obwodnicę Wschodnią Elbląga, tj. obwodowej drogę obwodową po wschodniej stronie Elbląga. Droga ta łączyć będzie drogę wojewódzką nr 504 (relacji granica państwa z Rosją przez Braniewo i Wysoczyznę Elbląską do Elbląga) z drogą krajową S22, a dalej z Węzłem Elbląg – Wschód na autostradowym odcinku drogi nr 7. Podstawowymi celami realizacji przedsięwzięcia (obwodnicy wschodniej miasta Elbląga) są: usprawnienie połączeń drogowych wyprowadzających ruch drogowy z miasta w kierunku dróg krajowych S7 (Gdańsk – Warszawa) i odcinka S22 (Elbląg – Rosja Obwód Kaliningradzki) stanowiących fragment sieci transeuropejskiej TEN-T, usprawnienie systemu komunikacyjnego wschodniej części miasta (utworzenie nowego połączenia drogowego) oraz zrównoważenie mobilności miejskiej przez budowę nowego odcinka drogi klasy G oraz przebudowę i poprawę parametrów technicznych istniejących odcinków dróg i skrzyżowań, ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych dzielnicach miasta, w szczególności przez odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego od ruchu tranzytowego, zapewnienie połączenia komunikacyjnego (z układem komunikacyjnym miasta oraz z układem dróg pozamiejskich, w tym dróg krajowych) dla rozwijających się obszarów inwestycyjnych EUROPARKU oraz TERKAWKI (planowane centra logistyczne). - <i>Budowa równoległej drogi średnicowej (małej obwodnicy miasta Elku) w celu stworzenia alternatywny komunikacyjnej z centrum i do centrum miasta:</i> lepsze skomunikowanie centrum miasta z Obwodnicą Elcką DK 65 i 16, przy której znajduje się wiele zakładów produkcyjnych, Park Naukowo – Technologiczny, Specjalna Strefa Ekonomiczna. Ponadto realizacja projektu spowoduje zmniejszenie ruchu kołowego w centrum miasta. Dodatkowo nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu. - <i>rozwój infrastruktury w ośrodku subregionalnym Elku (poprawa dostępności komunikacyjnej subregionu z drogami krajowymi nr 16 i 65 poprzez rozbudowę i modernizację dróg gminnych oraz</i>
--	--

	<p><i>modernizację byłej DK 16 - ulicy Suwalskiej</i>): Celem jest poprawa dostępności dróg gminnych z drogą krajową nr 16 i 65, a także wyprowadzenie ruchu drogowego z miasta w kierunku drogi krajowej nr 16 (sieć TEN-T). Realizacja projektu przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych z dzielnicą przemysłową oraz osiedlami mieszkaniowymi, stworzenia alternatywnego połączenia komunikacyjnego z centrum miasta, poprawy obsługi komunikacji zbiorowej, wzrostu dostępności do obszarów inwestycyjnych;</p> <p>– <i>rozwój zrównoważonego transportu publicznego łączącego miasto Elk z jego obszarem funkcjonalnym (o ograniczonej dostępności transportu publicznego) oraz wprowadzenie przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego (zastosowanie autobusów o napędzie ekologicznym - hybrydowym/elektrycznym)</i>: projekt zakłada rozwój zrównoważonego transportu publicznego łączącego miasto Elk z jego obszarem funkcjonalnym (o ograniczonej w dużej mierze dostępności transportu publicznego) oraz wprowadzenie przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego (zastosowanie autobusów o napędzie ekologicznym). Projekt zakłada także zastosowanie szeregu udogodnień dla osób niepełnosprawnych (autobusy niskopodłogowe z rozkładaną rampą inwalidzką i miejscem w pojeździe dla umieszczenia wózka inwalidzkiego, tablice informacyjne z funkcją głosową, specjalnych krawężników Braille’a itp.). Zakres Projektu uwzględnia zakup autobusów z napędem hybrydowym/elektrycznym.</p>
Przewidywany okres realizacji przedsięwzięcia	2014-2020
Stan zaawansowania prac przygotowawczych / realizacji	<ul style="list-style-type: none"> – budowa trakcji tramwajowej - aktualna dokumentacja projektowa i pozwolenie na budowę, – budowa drogi powiatowej - kompletna dokumentacja wraz z uzyskaniem decyzji ZRID - planowana na koniec 2015 r., – budowa równoległej drogi średnicowej (małej obwodnicy miasta Elku) w celu stworzenia alternatywy komunikacyjnej z centrum i do centrum miasta – decyzja środowiskowa wydana 19.04.2010 r.; dokumentacja projektowa wydana w 04.2012 r., – rozwój infrastruktury w ośrodku subregionalnym Elk (poprawa dostępności komunikacyjnej subregionu z drogami krajowymi nr 16 i 65 poprzez rozbudowę i modernizację dróg gminnych oraz modernizację byłej DK 16 - ulicy Suwalskiej) – gotowa dokumentacja projektowa oraz wydana decyzja środowiskowa. – rozwój zrównoważonego transportu publicznego łączącego miasto Elk z jego obszarem funkcjonalnym (o

	ograniczonej dostępności transportu publicznego) oraz wprowadzenie przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego (zastosowanie autobusów o napędzie ekologicznym - hybrydowym/elektrycznym) – zawarte porozumienie międzygminne między gmina miejską i wiejską.
Miejsce realizacji	Województwo warmińsko-mazurskie: miasto Elbląg, miasto Elk
Instytucja odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia	miasto Elbląg, Gmina miasto Elk, Gmina Elk
Dokumenty (strategia sektorowa, plan działań, program działań, itp.) z których wynika konieczność/potrzeba realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, – Strategia rozwoju Elbląga i jego obszaru funkcjonalnego, – Plan rozwoju sieci drogowej z uwzględnieniem transportu zbiorowego dla gminy miasta Elbląg na lata 2009-2035, – projekt Strategii Rozwoju Elbląga 2020+ – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Elku do 2016 r., – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta i Gminy Elk oraz Gminy Stare Juchy na lata 2013-2022". – PRO-EGO – Program interwencji samorządów terytorialnych w celu zmiany społeczno – gospodarczej i integracji wschodniej części woj. warmińsko – mazurskiego.
Orientacyjny koszt całkowity przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> - budowa trakcji tramwajowej na ul. Grota-Roweckiego/12 Lutego wraz z zakupem 6 nowych wagonów w Elblągu – 60 mln zł., - budowa drogi powiatowej klasy G – obwodnicy wschodniej miasta Elbląg – etap II i III – 55 mln zł., - budowa równoległej drogi średnicowej (małej obwodnicy miasta Elku) w celu stworzenia alternatywy komunikacyjnej z centrum i do centrum miasta – 23 mln zł., – rozwój infrastruktury w ośrodku subregionalnym Elk (poprawa dostępności komunikacyjnej subregionu z drogami krajowymi nr 16 i 65 poprzez rozbudowę i modernizację dróg gminnych oraz modernizację bylej DK 16 - ulicy Suwalskiej) – 47 mln zł, – rozwój zrównoważonego transportu publicznego łączącego miasto Elk z jego obszarem funkcjonalnym (o ograniczonej dostępności transportu publicznego) oraz wprowadzenie przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego (zastosowanie autobusów o napędzie ekologicznym - hybrydowym/elektrycznym) – 28,09 mln zł. <p>Razem 213,09 mln zł. (53,27 mln euro)</p>
Źródło finansowania przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> – PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, – Miasto Elbląg,

	<ul style="list-style-type: none"> – Gmina Miasto Elk. – Porozumienie międzygminne (Gmina Miasto Elk, Gmina Elk, Gmina Stare Juchy)
Lista krajowych inwestycyjnych przedsięwzięć komplementarnych:	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa drogi krajowej klasy GP DK 16 na odcinku Mragowo – Orzysz – Elk (z wyłączeniem obwodnicy Elku). – Budowa drogi ekspresowej S 61 (Via Baltica) na odcinku msc. Szczuczyn- msc. Raczki.
Indykatorywna lista regionalnych przedsięwzięć komplementarnych:	<ul style="list-style-type: none"> – ZIT – Elbląga – RPO WiM 2014-2020. – ZIT – Elku – RPO WiM 2014-2020.