


Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**A2.6 Opisy projektów - LUBUSKIE****Projekt 166: Autostrada A-2 odcinek Świecko - Nowy Tomyśl**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	AUTOSTRADA A-2 ABSCHNITT ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – budowa autostrady A2 a 4 pasami ruchu (na dwóch kierunkach) z poboczem – kategoria drogi: autostrada • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Poprawa dostępności wzdłuż paneuropejskiego korytarza transportowego – Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu – Zmniejszenie zatorów na drodze po obu stronach granicy (uzależnione od przystąpienia Polski co układu z Schengen) • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: m.in. Narodowy Program Budowy Autostrad • Uzależnienie od innych projektów: brak danych • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – Kierunki rozwoju dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej przewidują poprawę dostępności ponadregionalnej pogranicza. Priorytet stanowią Paneuropejskie Korytarze Transportowe i połączenia transgraniczne.

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	<ul style="list-style-type: none"> – W tym kontekście projekt wpisuje się w kierunki rozwoju. – Projekt jako działania priorytetowe wpisuje się we wspomniane kierunki rozwoju. 								
PROJEKTODAWCA	<p>Autostrada Wielkopolska SA ul. Dziadoszańska 10 61-248 Poznań tel. +48 61-878 30 50 fax +48 61-878 30 60 email: office@awsa.pl http://www.autostrada-a2.pl/en/</p> <p>Spółka eksploatacyjna – Autostrada Eksploatacja S.A. ul. Głogowska 431 60-004 Poznań Tel.: + 48 61 8383100 Fax +48 61 8383 109 E-mail: office@aesa.pl http://www.aesa.pl/</p>								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	• D	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
• D	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> • Pierwsza decyzja lokalizacyjna została wydana przez wojewodę w roku 1996. Podmiot posiadający koncesję zapowiedział uruchomienie całego odcinka objętego koncesją (opłaty autostradowe) – wówczas Świecko – Stryków II, tzn. ok. 360 km) do roku 2001. • Po późniejszych wyjaśnieniach zamierzano rozpocząć prace nad zachodnim odcinkiem, tzn. 104,5 km Świecko – Nowy Tomyśl w marcu 2005 i uruchomić w 2008. Do dzisiaj nie podjęto prac. • Koniec sierpnia 2006 doszło do przełomu w rozmowach z koncesjonerem a GDDKiA oraz Wojewodą Lubuskim. Uzgodniono, że Autostrada Wielkopolska SA wystąpi z wnioskiem o tzw. „miejscowe” zmiany do nieważnych już decyzji lokalizacyjnych (określenie przebiegu trasy). [Zmieniony przebieg trasy, m.in. zmienione zjazdy, Torzym, punkt przecięcia A2-S3,], bez konieczności wnioskowania o wydanie nowych decyzji o przebiegu trasy, włącznie z badaniem oddziaływania na środowisko. • Jeżeli to nastąpi, to koncesjoner stosownie do tego będzie musiał przedłożyć studia oddziaływania na środowisko i uzgodnić z rządem RP plan kosztów. Z zastrzeżeniem zarezerwowania koniecznych środków koncesjoner rozpocznie budowę w roku 2007 i uruchomi odcinek w 2009. 								
Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 								
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Przewidywane koszty łączne : 637,5 mln EUR • Finansowanie jako model PPP 								
PROCES PLANOWANIA									
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • W nawiasach odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Decyzja o przebiegu trasy (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) – Pozwolenie na budowę (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin) 								
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie								

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

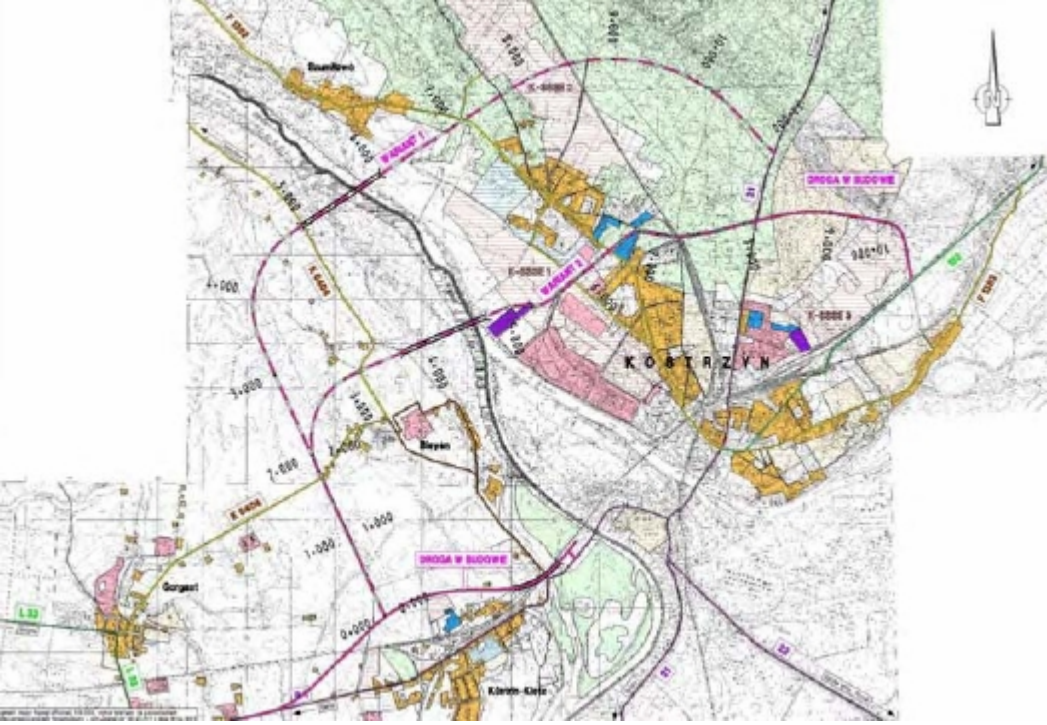
OPIS	TREŚĆ
niczne	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
Trudności planistyczne/realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> brak danych
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> brak danych

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Efekty					
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu	X			
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	Poprawa dostępności	X			
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi	X			
	♣ Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)		X		
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X
	♣ Ograniczenia pod kątem				X
	♣ Obszarów Natura 2000				X
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X	
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X	
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X			
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X	

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Oddziaływanie				Uzasadnienie
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	
Znaczenie dla DPERON		X				
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE		X			
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Spójności z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju	X				
	♣ Spójność z uzgodnieniami między państwowymi etc.				X	
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ Dotychczas nie zbadane					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ Brak konieczności podjęcia działań					

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 180: Obejście miejscowości Kostrzyn N31**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	Ortsumfahrung Kostrzyn N31
Krótki opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> – Obejście miejscowości Kostrzyn – Planowana długość obejścia: 11,8 km – Realizacja do 2015 – Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasa G ○ Średnia prędkość – be ograniczeń 90 km/h ○ Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN ○ Szerokość jezdni 6,0 - 7,0m ○ Szerokość pobocza 1,25m ○ Szerokość korony drogi 8,5-9,5 m – Komunikacja publiczna: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): wody opadowe, hałas – Szczególne obiekty: nowy most – przeprawa na Odrze, – Inne cechy szczególne: brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Odciążenie miejscowości Kostrzyn od ruchu tranzytowego – Skrócenie przejazdu przez miejscowość – Redukcja emisji hałasu i substancji szkodliwych – Poprawa strony ekonomicznej komunikacji – Poprawa połączeń komunikacyjnych • Uzależnienie od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> – B1: obejście miejscowości Kietz/Küstrin

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> – Most – przeprawa na Odrze • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – W kierunkach rozwoju jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. W tym kontekście projekt jest spójny z zapisanymi celami. 			
Projektodawca	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i utrzymanie: <ul style="list-style-type: none"> – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra 			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie

STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Techniczna i ekonomiczna analiza środowiskowa włącznie z badaniem oddziaływania na środowisko • Studium wykonalności • Koncepcja rozwoju • Dokumentacja na potrzeby decyzji o przebiegu linii: <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko – Decyzja o przebiegu trasy drogi krajowej • Planowanie włącznie z pozwoleniem na budowę • Plany realizacyjne
Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Przewidywane koszty łączne: brak danych • Finansowanie : brak danych
PROCES PLANOWANIA	
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • W nawiasie odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Decyzja o przebiegu trasy (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpiło: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	<ul style="list-style-type: none"> • Ponieważ dotychczasowe uzgodnienia nie przebiegały zadowalająco przewidziano powołanie grupy roboczej z przedstawicielami polskich i niemieckich instytucji odpowiedzialnych za planowanie (GL, NL Straßenwesen, Landkreis Märkisch-Oderland). Przewodnictwo przejmie prawdopodobnie strona polska.
Trudności planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • Czasowe przesunięcie planowania obejścia miejscowości Kietz/Küstrin i obejścia

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

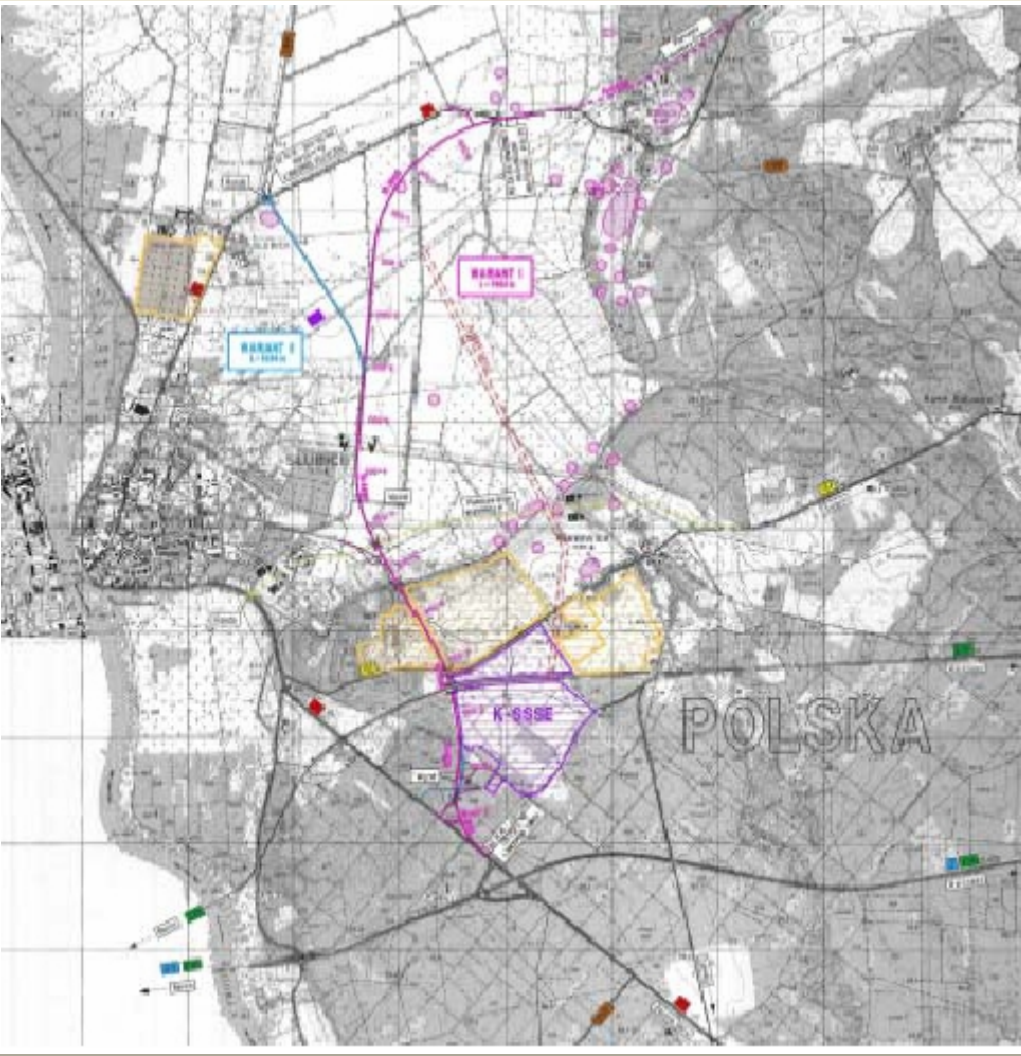
ne/realizacyjne	<p>miejsowości Kostrzyn spowodowało, że nie nastąpiła optymalizacja uzgodnień planistycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> Tło: Plany dotyczące obejścia miejscowości Kietz/Küstrin odbywały się w stałym uzgodnieniu i w konsensusie ze stroną polską. Wyznaczenie specjalnej strefy ekonomicznej po stronie polskiej wprowadziło nową dynamikę w plany obejścia Kostrzyna i do przesuniętych czasowo procedur planistycznych.
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> Brak danych

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
Efekty						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu		X			♣
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			♣
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)	X				♣
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)			X		♣
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa		X			♣
	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X				♣
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Oddziaływanie				Uzasadnienie
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Ponieważ obejście leży w ważnym korytarzu transportowym (Berlin-Gorzów Wlkp.) ma duże znaczenie dla rozwoju DPERON.
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE				X	♣
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)			X		♣
	♣ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp..		X			♣
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie deficytów	komunikacyjnie ♣ Uzgodnienie wspólnej lokalizacji mostowej proceduralnie ♣ Kontynuacja procesu uzgodnień					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ Konieczność stałych uzgodnień ♣ Wspólne uzgodnienie linii ♣ Dążenie do zatwierdzenia, konieczność długofalowych planów ♣ Celowe jest powołanie transgranicznej grupy roboczej					

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 181: Obejście miejscowości Słubice N29**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	Obejście miejscowości Słubice w ciągu N 29

Krótki opis projektu

- krótki opis w punktach :
 - Obejście miejscowości Słubice, N 29
 - Długość planowanego obejścia: 8 km
 - Realizacja 2007 – 2010
 - Parametry techniczne:
 - Klasa GP
 - Średnia prędkość bez ograniczeń 80 km/h
 - Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN
 - Szerokość jezdni 2 x 3,50 = 7,00 m
 - Szerokość pobocza 1,50 – 2,75 m
 - Szerokość korony drogi min. 25 m
 - nawierzchnia -SMA
 - Komunikacja publiczna: brak danych
 - Szczególne obiekty: obiekt mostowy, przejścia
 - Inne szczególne obiekty: brak danych

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

- Cele projektu:
 - Poprawa bezpieczeństwa ruchu
 - Redukcja hałasu i emisji substancji szkodliwych
 - Skrócenie czasu przejazdu przez miejscowość
 - Połączenie z planowanym obejściem Kunowice
- Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia
- Uzależnienie od innych projektów:
 - W 137: Obejście miejscowości Kunowice
- Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:
 - W kierunkach rozwoju jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. W tym kontekście projekt jest spójny z zapisanymi celami

Projektodawca	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i utrzymanie: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra
----------------------	--

OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU

- D** wysokie średnie niewielkie

	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
--	-----------	---	----------------------------------	-------------------------------------

STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH

- Opracowano:
 - Wstępny projekt
- Udzielono:
 - Decyzje o oddziaływaniu na środowisko
- Do opracowania:
 - Dokumentacja do decyzji o przebiegu trasy:
 - Decyzja o przebiegu trasy drogi krajowej
 - Dokumentacja planistyczna włącznie z zezwoleniem na budowę
 - Plany realizacyjne

Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja zaplanowana na lata 2008-2010
--------------------------------------	--

Koszty i finansowanie

- Przewidywane koszty łącznie: ca. 60 mln PLN
- Finansowanie: brak danych

PROCES PLANOWANIA**Procedury planistyczne**

- W nawiasach odpowiedzialne jednostki
 - Decyzja w sprawie oddziaływania na środowisko (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
 - Decyzja o przebiegu linii (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
 - Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)

Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
-----------------------------------	---

- nastąpi: tak nie

--	--

Trudności planistyczne/realizacyjne

- k. A.

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

UDZIAŁ PUBLICZNY		• k. A.				
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Oddziaływanie				Uzasadnienie
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Efekty						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣	Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			♣
	♣	Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki		X		♣
	♣	Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu	X			♣
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣	Poprawa dostępności		X		♣
	♣	Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X		♣
	♣	Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie obciążenia środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)	X		X	♣
	♣	Ograniczenia pod kątem Obszarów Natura 2000			X	♣
	♣	Ochrona przeciwpowodziowa				♣
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣	Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X			♣
	♣	Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X	♣

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		♣
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu			X		♣
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)				X	♣
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	♣
Znaczenie dla DPERON				X		

REALIZACJA PLANU (SZANSE)**Finansowanie**

- ♣ zapewnione finansowanie
- X ♣

Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia

- ♣ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)
- X ♣
- ♣ Zgodność z porozumieniami międzypaństwowymi etc.
- X ♣

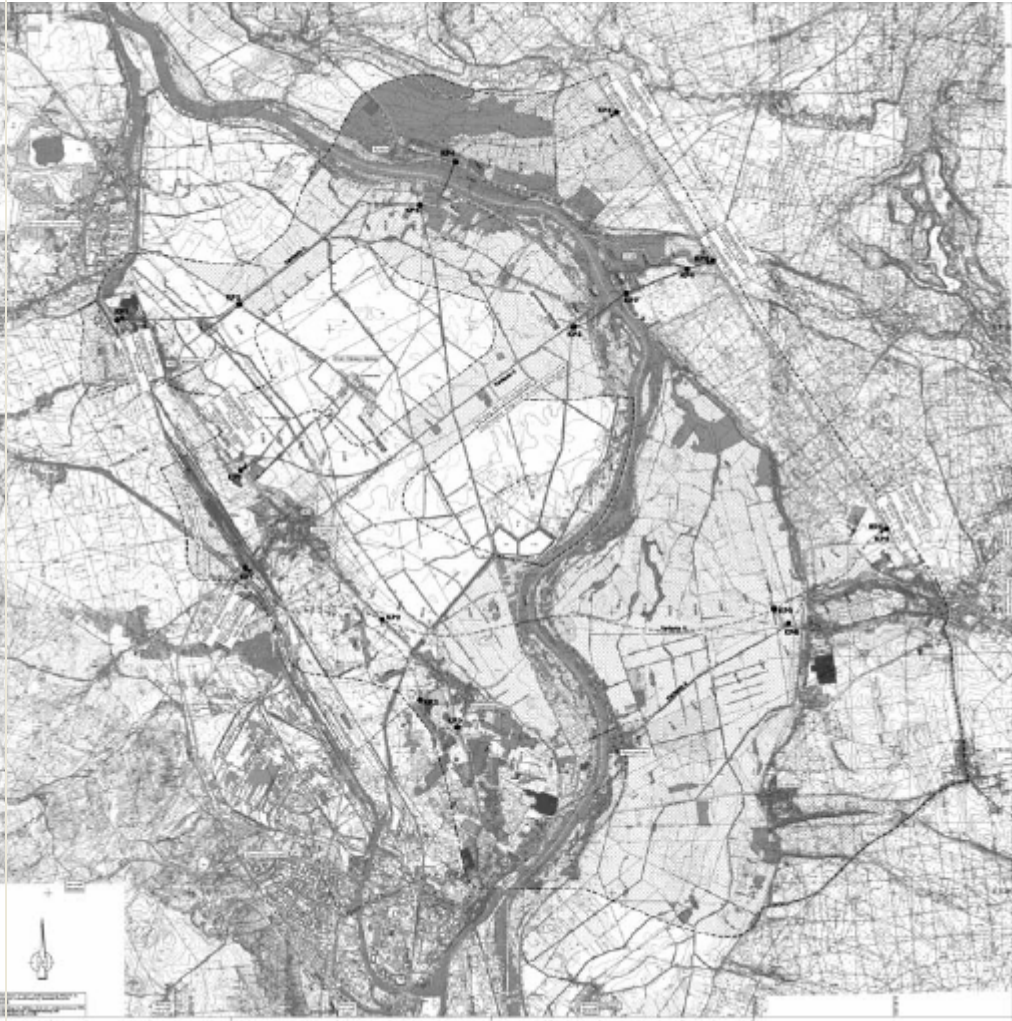
REALIZACJA PLANU (SZANSE)**Podsumowanie deficytów**

- ♣ brak danych

Konieczność podjęcia działań w związku z projektem

- ♣ brak danych

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 257: Budowa obejście miejscowości Urad W (L) 134**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	Budowa obejścia miejscowości URAD W (L) 134
Krótki opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – Budowa obejścia miejscowości Urad W (L) 134 – Odcinek: 1,83 km – Realizacja: brak danych – Modernizacja istniejącej drogi W134 <ul style="list-style-type: none"> ○ Odcinek 316 m – Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> ○ Klasa G ○ Średnia prędkość bez ograniczeń 70 km/h ○ Szerokość jezdni 7,0m ○ Szerokość pasa bocznego 2 x 1,25 m ○ Dopuszczalne obciążenie na oś 100 kN – Połączenia komunikacyjne: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, emisja substancji szkodliwych): brak danych – Obiekty specjalne:

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Obiekt mostowy 220 m –przeprawa na rzece Odrze, ○ Obiekt mostowy 10 m –przeprawa na rzece Pliszka – Inne cechy szczególne: brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Skomunikowanie zaplanowanego przejścia granicznego z drogą krajową N29 , budowa ciągu drogi W134 – Poprawa bezpieczeństwa ruchu • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia • Uzależnienie od innych projektów: nie zbadano • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – W kierunkach rozwoju jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. Po stronie polskiej dodatkowo ma być rozwijane połączenie Północ-Południe w celu wykorzystania potencjałów społeczno-gospodarczych 								
Projektodawca	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: zdw@zdw.zgora.pl 								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>D</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td>PL</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	D	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
D	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie						
PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie						
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowano: <ul style="list-style-type: none"> – Techniczno-ekonomiczna analiza środowiskowa, włącznie z analizą oddziaływania na środowisko – Studium wykonalności • Do opracowania: <ul style="list-style-type: none"> – Koncepcja rozwoju – Dokumentacja dotycząca przebiegu trasy: <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko – Decyzja o przebiegu trasy drogi krajowej – Prace planistyczne włącznie z pozwoleniem na budowę – Planowanie realizacyjne 								
Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 								
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Przewidywane koszty łączne: brak danych • Finansowanie: brak danych 								
PROCES PLANOWANIA									
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • W nawiasach odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Decyzja o przebiegu trasy (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) 								
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie Celowe w celu wymiany informacji								

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
Trudności planistyczne/realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych


OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
Efekty						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu		X			♣

Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi	X				♣
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)		X			♣
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)		X			♣
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa			X		♣
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego		X			♣
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura		X			♣

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

	osadnicza)					
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)				X	♣
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu		X			♣
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)		X			♣
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)			X		♣
Znaczenie dla DPERON		X				♣
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie				X	♣
	♣ Wsparcie UE					
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju				X	♣
	♣ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.				X	♣
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie deficytów	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	<ul style="list-style-type: none"> • Brak konieczności podjęcia działań 					

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 334: Modernizacja linii kolejowej E20 odcinek Kunowice-Rzepin**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
<p style="text-align: center;">STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</p> 	
Tytuł projektu	Modernizacja linii kolejowej E20 odcinek Kunowice-Rzepin
Krótki opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – Wdrożono: <ul style="list-style-type: none"> ○ Przebudowa przystanku Słubice ○ Przebudowa dworca Kunowice ○ Wymiana nawierzchni na długości 15 km ○ Przebudowa zasilania w prąd i automatycznego bloku odcinkowego na odcinku 15 km ○ Modernizacja urządzeń sterowniczych i telekomunikacyjnych ○ Przebudowa sieci kierowania ruchem na całym odcinku sieci – W realizacji : <ul style="list-style-type: none"> ○ Budowa przejść dla zwierzyny – Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> ○ max. prędkość na odcinku ruch osobowy $v=160$ km/h ○ max. prędkość na odcinku ruch towarowy przy obciążeniu na oś 225kN $v=120$ km/h ○ modernizacja dwóch torów – aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych – obiekty specjalne: most dla zwierzyny, przejścia dla zwierzyny • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Dopasowanie i budowa obiektów inżynierskich jako przejść dla zwierzyny

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> – Montaż urządzeń odstrasżających zwierzynę w określonych miejscach – Redukcja emisji hałasu i drgań – Dopasowanie odcinka do wymagań AGC, AGTC – Poprawa przepustowości i skrócenie czasu przejazdu – Poprawa bezpieczeństwa na przejściach kolejowych • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – W kierunkach rozwoju jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. – Zgodnie z takim sformułowaniem celu projekt jest spójny z kierunkami rozwoju. • Projekt priorytetowy
Projektodawca	Budowa i utrzymanie: PKP (PKP Netz)
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> • Zakończona modernizacja odcinka kolejowego • W trakcie jest budowa przejść
Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja odcinka kolejowego dnia 22.06.2004 została zakończona • Budowa przejść do 10.2007
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja odcinka kolejowego: 18.191.109,56 Euro • Nadzór: 795.626,00 Euro • Planowanie i sterowanie budowa dwóch przejść dla zwierząt: 146.280,00 Euro • Planowanie i budowa tuneli dla zwierząt: 4.987.23,31 Euro
PROCES PLANOWANIA	
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nie
Trudności planistyczne/realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych

OCENA		
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE	UZASADNIENIE

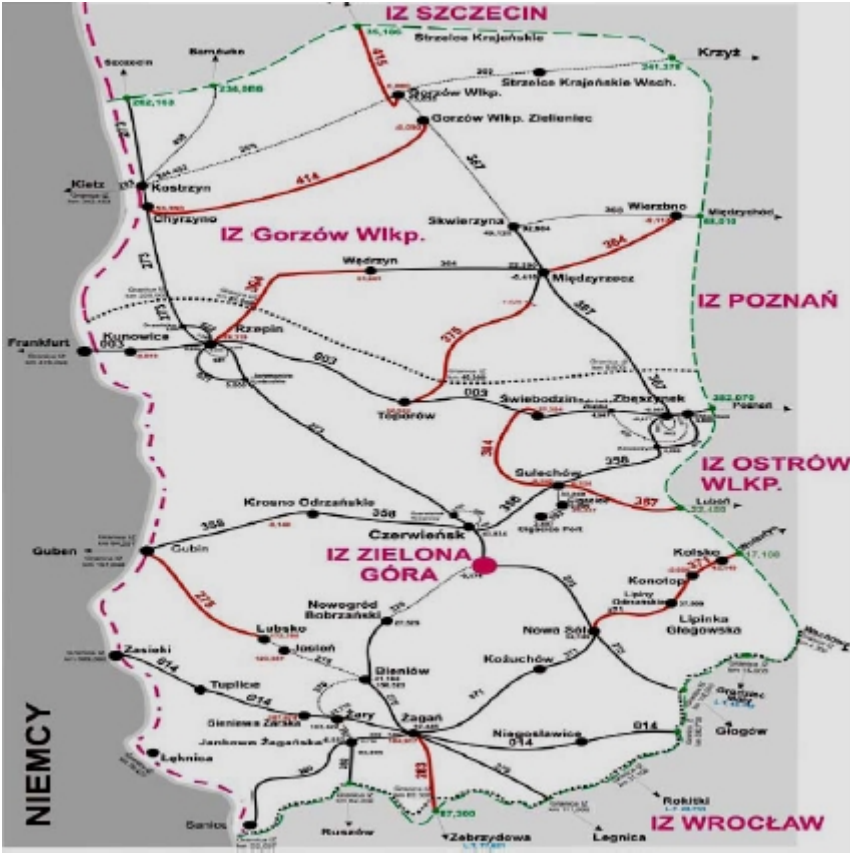
Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Efekty						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				♣
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu	X				♣
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi	X				♣
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)	X				♣
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)	X				♣
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa	X				♣
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego				X	♣
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej	X				♣
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)				X	♣
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)	X				♣
Znaczenie dla DPERON		X				♣

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
	<ul style="list-style-type: none"> zapewnione finansowanie wsparcie z UE 		X			*
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	* Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju					*
	* Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.	X				*
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie deficytów	<ul style="list-style-type: none"> brak danych 					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	<ul style="list-style-type: none"> brak konieczności podejmowania działań 					

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 337: Modernizacja linii nr 358 odcinek Czerwieńsk–Zbąszynek**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
Tytuł projektu	Modernizacja linii nr 358 odcinek Czerwieńsk–Zbąszynek
Krótki opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> • Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Budowa kolei łączącej z elektryfikacją ○ Odcinek: 44,2 km ○ Długość odcinka łączącego 2,243 ○ Realizacja 2009 - 2013 • Aspekty środowiskowe (hałas, emisja substancji szkodliwych): brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Poprawa dostępności komunikacyjnej – Poprawa przepustowości – Poprawa bezpieczeństwa – Kład w ochronę środowiska – Modernizacja części wiaduktów kolejowych • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – W kierunkach rozwoju jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne.

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> – Zgodnie z takim sformułowaniem celu projekt jest spójny z kierunkami rozwoju. – Projekt priorytetowy 			
Projektodawca	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań 			
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	PL	<input type="checkbox"/> wysokie	<input checked="" type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 			
Planowany harmonogram czasowy	<ul style="list-style-type: none"> • Początek realizacji: 2009 			
Koszty i finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Przewidywane koszty łączne: 20 mln EUR • Finansowanie : brak danych 			
PROCES PLANOWANIA				
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 			
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne:	<input checked="" type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
	nastąpi:	<input checked="" type="checkbox"/>	tak nie	
Trudności planistyczne/realizacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 			
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> • brak danych 			

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
Efekty						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki			X		♣
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki			X		♣
	♣ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu		X			♣
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności		X			♣
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			♣

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Oddziaływanie				Uzasadnienie
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
ralne	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		♣
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X	♣
	♣ Ograniczenia pod kątem ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa				X	♣
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego				X	♣
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		♣
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)				X	♣
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		♣
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣
Oddziaływanie na inne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)			X		♣
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		♣
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)		X			♣
Znaczenie dla DPERON			X			♣
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	<ul style="list-style-type: none"> zapewnione finansowanie wsparcie z UE 		X			♣
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju					♣
	♣ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.				X	♣
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie	<ul style="list-style-type: none"> brak danych 					

Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
deficytów					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem					<ul style="list-style-type: none"> • brak konieczności podejmowania działań