

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW**A2.5 Opisy projektów – ZACHODNIOPOMORSKIE****Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206: budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie**

Staatsgrenze – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – granica państwa

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
Tytuł projektu	BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ PO NOWYM ŚLADZIE S3
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • krótki opis w punktach : <ul style="list-style-type: none"> – budowa drogi ekspresowej po nowym śladzie – Długość planowanego odcinka: ca. 469 km – Realizacja- 2005-2013 • Parametry techniczne: <ul style="list-style-type: none"> – Klasa S – Planowana prędkość, średnia prędkość be ograniczeń: 100 km/h – Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN – 2 pasy ruchu – Szerokość pasa ruchu 2 x 3,50 m+ 2,5 m – Pas rozdzielający 4 m – Szerokość pasa bocznego 2 x 1,50 – Nawierzchnia – nakładka asfaltowa • Komunikacja publiczna: brak danych • Szczególne obiekty: obiekty mostowe • Inne obiekty specjalne: brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Poprawa spójności polskiego systemu komunikacyjnego z krajami UE, poprawa spójności gospodarczej i przestrzennej Polski i poszczególnych regionów w kontekście europejskim – Wkład w rozwój konkurencyjnej i opartej na wiedzy gospodarki, zwiększenie zatrudnienia, poprawa spójności gospodarczej, społecznej i przestrzennej – Integracja województw – Kompatybilność sieci komunikacyjnej z sąsiadującymi regionami i krajami – Poprawa przepustowości systemu transportowego – Poprawa jakości życia przez poprawę infrastruktury <p>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju. .</p>
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

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ								
	ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl								
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input 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 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 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"> • etapowo • planowanie/stan realizacji w zależności od etapu 								
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja planowana do 2013. 								
KOSZTY I FINANSOWANIE	<ul style="list-style-type: none"> • Przewidywane koszty łącznie: : 1009,52 Mln Euro Finansowanie: brak danych 								
PROCES PLANOWANIA									
PROCEDURY PLANISTYCZNE	<ul style="list-style-type: none"> • Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach <ul style="list-style-type: none"> ◦ W zależności od etapu 								
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input checked="" 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					

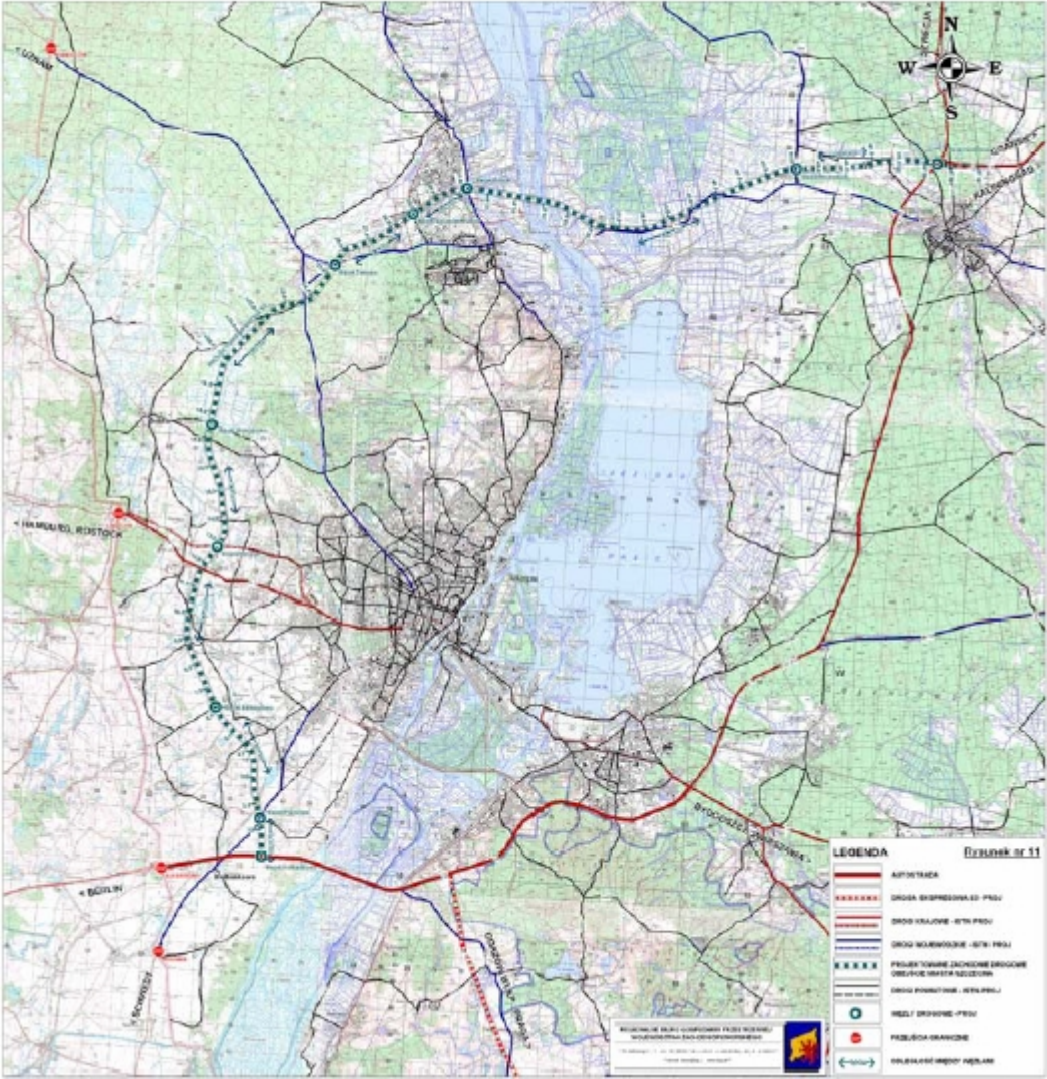
LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	Brak oceny	
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				♣
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami ko-	X				♣
	♣ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie	X				♣
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X	♣
	♣ Ograniczenia pod kątem				X	♣
	♣ 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 dro-	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 NA REALIZACJĘ)						

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	Brak oceny	
	♣ zapewnione finansowanie		X			♣
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju		X			♣
	♣ Zgodność z umowami między-państwowymi itp.		X			♣
DEFICYTY I POTRZEBA DZIAŁANIA						
Podsumowanie deficytów	♣ brak danych					
Konieczność działania w projekcie	♣ brak danych					

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 33: Obejście zachodnie miasta Szczecina**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
<p style="text-align: center;">ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE MIASTA SZCZECINA - AKTUALIZACJA KONCEPCJI POWIĄZANIA Z UKŁADEM DRÓG ZEWNĘTRZNYCH - STAN 2006 SKALA 1 : 50 000</p>  <p>LEGENDA Odcinek nr 11</p> <ul style="list-style-type: none"> — LOTNISKA — DROGA EXPRESOWA - E/POL — DROGI KRAJOWE - GTH/POL — DROGI WOJEWÓDZKIE - GTH/POL — PROJEKTOWANE ZACHODNIE OBEJŚCIE DROGI GP WOKÓŁ MIASTA SZCZECINA — DROGI POWIATOWE - KRAJOWE — WIELKI DROGOWY - P/POL — PRZEJĘCIA GRANICZNE — PRZEJĘCIA WNIOSY WYKAZANE 	
TYTUŁ PROJEKTU	OBEJŚCIE ZACHODNIE MIASTA SZCZECINA
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 zachodnie miasta Szczecina ○ Odcinek: 49,50 ○ Realizacja do ok. 2015 – Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> ○ klasa GP (cel S) ○ średnia prędkość bez ograniczeń 100 km/h ○ dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN ○ pasy ruchu 2 x 7,0m ○ wzmocnione pobocze 2x2,0

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> ○ pobocze ziemne 2 x 0,75 ○ pas rozdzielający przynajmniej 3,5 m – Komunikacja publiczna: brak danych – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych – Szczególne obiekty: <ul style="list-style-type: none"> ○ mosty ○ przejazdy – inne szczególne obiekty: brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Skrócenie czasu przejazdu z Polic, miejscowości przygranicznych oraz północnych dzielnic Szczecina w kierunku północno-wschodnich części województwa i Polski – Aktywizacja gospodarcza terenów wzdłuż odcinka drogi – Rozłożenie się ruchu na 4 przejścia graniczne – Redukcja ruchu tranzytowego i transportu ładunków niebezpiecznych przez Szczecin oraz do/z przejścia granicznego Lubiszyn-Linken – Poprawa dostępności terenów inwestycyjnych 			
Projektodawca	<ul style="list-style-type: none"> • Realizator inwestycji: do wyjaśnienia • Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ul. Szczecińska 31 75-122 Koszalin • Partner do kontaktów: do wyjaśnienia 			
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>Opracowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktualizacja koncepcji zachodniego obejścia miasta Szczecin • Analiza wymagań żeglugowych dla mostu Police-Święta <p>Do opracowania</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dokumentacja na potrzeby decyzji ustalającej przebieg trasy: <ul style="list-style-type: none"> – Decyzja o oddziaływaniu na środowisko – Decyzja o przebiegu drogi krajowej • Planowanie od strony budowlanej 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"> • Spodziewane koszty łączne : 890 do 1.055 Mln PLN • Finansowanie : brak danych 			
PROCES PLANOWANIA				
Procedury planistyczne	<ul style="list-style-type: none"> • Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach <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 Linii (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	<p>konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p> <p>nastąpiły: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p>			

LOSE 1 UND 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			
Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, 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				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			

LOSE 1 UND 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				
Finansowanie						
Finansowanie	♣ zapewnione finansowanie ♣ Wsparcie UE				X	
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju				X	
	♣ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.				X	
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie deficytów	♣ dotąd nie zbadane					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ nie ma konieczności podejmowania działań					

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW**Projekt 317: Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań-Szczecin-Świnoujście**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
 <p>ANALIZOWANY ODCINEK</p>	
TYTUŁ PROJEKTU	MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ E59 POZNAŃ-SZCZECIN- ŚWINOUJŚCIE
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"> ○ Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań-Szczecin- Świnoujście ○ Odcinek o dł.: 304 km ○ Realizacja: 2008 do 2015 – Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> ○ maksymalna prędkość dla ruchu osobowego v=160 km/h ○ maksymalna prędkość dla ruchu towarowego przy obciążeniu na oś 221kN v=120 km/h ○ modernizacja i rozbudowa do dwóch torów – Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych • Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> – Poprawa dostępności komunikacyjnej – Dopasowanie odcinka do wymogów AGC, AGTC – Poprawa przepustowości – Poprawa bezpieczeństwa – Wkład w ochronę środowiska • Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju. projekt priorytetowy 			
Projektodawca	♣ 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 checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	♣ Planowanie koncepcji			
Planowany harmonogram czasowy	♣ Początek realizacji : 2008			
Koszty i finansowanie	♣ spodziewane koszty łączne : 1.790.000 EUR ♣ Finansowanie : Fundusz TEN-T - 50 % ♣ Budżet państwa RP 50 %			
PROCES PLANOWANIA				
Procedury planistyczne	♣ brak danych			
Uzgodnienia transgraniczne	konieczne:	<input checked="" type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
	nastąpiły:	<input checked="" type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
Trudności planistyczne/realizacyjne	♣ brak danych			
UDZIAŁ PUBLICZNY	♣ 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			♣

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
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 CO ₂ , 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				♣
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ Zagwarantowane finansowanie		X			♣
	♣ Dofinansowanie UE					♣
Zgodność z planami zagospodarowania,	♣ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)					♣

LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
uzgodnienia	♣ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.				X	♣
Deficyty i potrzeba działania						
Podsumowanie deficytów	♣ brak danych					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ brak konieczności podejmowania działań					