

**NOWE PROJEKTY PROPONOWANE DO UMIESZCZENIA NA
LIŚCIE PROJEKTÓW INDYWIDUALNYCH DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
W RAMACH AKTUALIZACJI STYCZEŃ 2009 R.**

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Priorytet II Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi</i>							
<i>Działanie 2.1 Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu gospodarki odpadami komunalnymi ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych</i>							
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
1	Budowa Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów dla Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego	400,00	340,00	2008-2012	kujawsko-pomorskie	Gmina Miasta Bydgoszcz wraz z Gminą Miasta Toruń	Projekt obejmuje stworzenie spójnych systemów gospodarki odpadami dla miasta Bydgoszczy, Torunia oraz gmin okalających wraz z budową instalacji do termicznego przekształcania odpadów o wydajności 180 tys. ton/rok z odzyskiem energii, składającej się z dwóch niezależnych linii technologicznych i instalacji do waloryzacji żużli. Projekt przyczyni się do efektywnego wdrażania przepisów i rozwiązań technicznych z zakresu ochrony środowiska, wymaganych w prawie polskim i Unii Europejskiej. Jest on zgodny z zapisami Krajowego Planu Gospodarki Odpadami oraz Planu Gospodarki Odpadami województwa kujawsko-pomorskiego. Przedsięwzięcie przyczyni się do ograniczenia ilości składowisk odpadów oraz ilości składowanych odpadów komunalnych. Projekt jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ w zakresie zapewnienia i rozwoju infrastruktury

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							środowiska.
2	System zagospodarowania odpadów komunalnych w Olsztynie. Budowa zakładu unieszkodliwiania odpadów	517,64	305,41	2008-2012	warmińsko-mazurskie	ZGOK sp. z o.o. w Olsztynie	Celem przedsięwzięcia jest uporządkowanie gospodarki odpadami na terenie powiatu olsztyńskiego, w tym Warmińskiego Związku Gmin, powiatu bartoszyckiego, powiatu kętrzyńskiego, powiatu lidzbarskiego, powiatu szczycieńskiego oraz Związku Gmin „Czyste Mazury”, poprzez stworzenie kompleksowego systemu zagospodarowania odpadów komunalnych powstających na ich terenie. Powstałe w ramach projektu instalacje w znacznym stopniu ograniczą będą negatywne skutki dla środowiska oraz dla zdrowia ludzkiego wynikające z konieczności zagospodarowania odpadów jak i funkcjonowania samych instalacji. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na osiągnięcie standardów obowiązujących w krajach członkowskich UE, w szczególności dotyczących osiągnięcia poziomów odzysku, ograniczenia składowania odpadów (w tym biodegradowalnych) oraz wykorzystania odpadów jako źródła energii. Projekt jest zgodny z celami zapisanymi w SRK, NSRO oraz POIŚ w zakresie zapewnienia i rozwoju infrastruktury środowiska.
3	System gospodarki odpadami oraz budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów dla miast i gmin Pomorza Środkowego	280,00	211,00	2009-2013	zachodniopomorskie	Gmina Miasto Koszalin	Projekt polega na budowie zakładu przetwarzania odpadów wraz z budową zakładu termicznego przekształcania odpadów. Realizacja projektu pozwoli na spełnienie wymagań Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia ilości składowanych odpadów komunalnych w szczególności w zakresie osiągnięcia poziomów odzysku oraz ograniczenia składowania odpadów. Budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów będzie uzupełnieniem dla tworzonego w mieście systemu selektywnej zbiórki odpadów. Realizacja projektu pozwoli zmniejszyć ilość składowanych odpadów, które nie zostały poddane procesom odzysku lub recyklingu.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							Projekt jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ w zakresie zapewnienia i rozwoju infrastruktury środowiska.
Działanie 2.2 Przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich							
Projekty z listy podstawowej							
4	Rekultywacja na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych, popolygonowych i powojсковych zarządzanych przez PGL LP	130,00	110,50	2009-2014	Teren całego kraju	PGL Lasy Państwowe	Głównym celem projektu jest przywrócenie powojсковym terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i użytkowych. Cel ten realizowany będzie poprzez prowadzenie przez Państwowe Gospodarstwo Leśne kompleksowych działań rekultywacyjnych, polegających na rozminowaniu terenu, inwentaryzacji przyrodniczej i geośrodowiskowej, usuwaniu zanieczyszczeń gruntowych, rozbiórce obiektów powojсковych i porządkowaniu terenu, przygotowaniu i rewitalizacji podłoża, prowadzenie działań związanych z ochroną gatunków i siedlisk oraz odnowienie i przebudowa drzewostanów. Wszystkie działania zmierzają do zniwelowania skutków negatywnych oddziaływań na biotyczne i abiotyczne komponenty środowiska oraz usunięcia elementów niebezpiecznych dla zdrowia i życia. Projekt ma charakter ponadregionalny, jest zgodny z celami zawartymi w SRK, NSRO oraz POIiŚ.
Priorytet III Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska							
Działanie 3.1 Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego							

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
5	Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego	659,60	364,94	2009-2015	dolnośląskie	RZGW Wrocław	<p>Projekt obejmuje odbudowę i modernizację systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych Wrocławia. Realizacja projektu ma na celu poprawę zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów usytuowanych na obszarze miasta Wrocławia oraz miejscowości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie. Projekt ma strategiczny charakter. Jest zgodny z celami SRK (poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej), NSRO (budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski) oraz POIiŚ (podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej). Ponadto jest zgodny ze Strategią Gospodarki Wodnej.</p> <p>Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej i jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ.</p>
6	Ekologiczne bezpieczeństwo stopnia wodnego Włocławek: modernizacja stopnia wodnego we Włocławku i poprawa bezpieczeństwa powodziowego zbiornika włocławskiego	152,55	99,16	2009-2015	kujawsko-pomorskie	RZGW Warszawa	<p>Celem projektu jest trwałe zabezpieczenie stopnia wodnego we Włocławku, umożliwiające stworzenie lepszych warunków zabezpieczenia Doliny Wisły. Projekt jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ w zakresie zapewnienia i rozwoju infrastruktury środowiska w celu ograniczenia ryzyka zagrożeń ekologicznych (m.in. budowa, odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej; poprawa stanu technicznego, utrzymania rzek i infrastruktury gospodarki wodnej). Projekt o znaczeniu ponadregionalnym, mający zasadniczy wpływ na</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, realizowany przez jednostkę państwową.
7	Poprawa Ochrony Przeciwpowodziowej Lewina Brzeskiego na rzece Nysie Kłodzkiej	120,71	78,46	2009-2013	opolskie	RZGW Wrocław	<p>Realizacja projektu pozwoli zwiększyć przepustowość dla przepływu wielkich wód w dolnym biegu rzeki Nysy Kłodzkiej. Zwiększy się bezpieczeństwo powodziowe mieszkańców miasta Lewin Brzeski i Skorogoszcz oraz mniejszych miejscowości znajdujących się na przedmiotowym odcinku rzeki Nysy Kłodzkiej.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter. Jest zgodny z celami SRK (poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej), NSRO (budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski) oraz POIiŚ (podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej).</p> <p>Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej i jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ.</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
8	Budowa prawego wału rzeki Wisłoki w mieście Mielec na dł. 3,826 km, rozbudowa wału na dł. 7,274 km na terenie gminy Mielec oraz przeciwfiltracyjne zabezpieczenie prawego wału rzeki Stary Breń na dł. 7,0 km na terenie gminy Gawłuszowice i Borowa	107,17	53,58	2009-2013	podkarpackie	WZMiUW w Rzeszowie	<p>Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa powodziowego w dolinie Wisły w woj. podkarpackim i świętokrzyskim poprzez kontynuację procesu modernizacji oraz przeciwfiltracyjnego zabezpieczenia obwałowań rzeki Wisły oraz jej dopływów I i II rzędu, tj. rzek: Starego Brnia i Wisłoki. Realizacja projektu pozwoli na skuteczną ochronę przed skutkami powodzi obszarów Nr 3 i 4 (zgodnie z Generalną strategią ochrony przed powodzią dolin dorzecza Wisły Środkowej).</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju województwa podkarpackiego i jest zgodny z Strategią Rozwoju Województwa Podkarpackiego. Dodatkowo założenia projektu wpisują się w Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia, gdzie jako jedną ze słabych stron polskiej gospodarki wskazano "niezadawalający stan infrastruktury przeciwpowodziowej". Projekt realizuje główny cel Osi Priorytetowej III POIiŚ w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom środowiska.</p> <p>Projekt ma charakter ponadregionalny i jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ.</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
9	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych Małego Trójmiasta Kaszubskiego (Reda, Rumia, Wejherowo)	51,20	10,24	2007-2013	pomorskie	Gmina Miasta Rumi	Bezpośrednim celem przedsięwzięcia polegającego na modernizacji i rozbudowie systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych Gmin Rumi, Redy i Wejherowa jest zmniejszenie stężeń i likwidacja zanieczyszczeń spływających przez system odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do cieków wodnych, wpływających następnie do Zatoki Gdańskiej oraz ograniczenie skutków lokalnych podtopień występujących w okresach występowania deszczy nawalnych. Realizacja celów projektu pozwoli na wypełnianie wymogów dyrektywy wodnej 2000/60/W, w szczególności ochronę plaż i kąpielisk wskazanych w załączniku nr IV do dyrektywy, spełnienie wymogów dyrektywy kąpieliskowej nr 2006/7/WE z dnia 15 lutego 2006 r., wchodzącej w życie w 2008 r. Realizacja projektu sprzyjać będzie także wypełnieniu wymogów dyrektywy powodziowej, w zakresie ograniczania skutków lokalnych powodzi i podtopień przez deszcze nawalne. Projekt ma charakter ponadregionalny i jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
10	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Sopocie	72,60	14,52	2007-2011	pomorskie	Gmina Miasta Sopot	Celem projektu jest poprawa jakości wód przybrzeżnych Zatoki Gdańskiej poprzez redukcję ilości zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do akwenu morskiego z terenu miasta Sopotu. Powyższy cel zostanie osiągnięty poprzez budowę i modernizację infrastruktury służącej oczyszczaniu i odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych. Projekt realizuje cel POiŚ w zakresie zapewnienia dobrego stanu wód przybrzeżnych. Projekt przyczyni się do realizacji zobowiązań w zakresie wdrażania prawa Unii Europejskiej zawartego w Ramowej dyrektywie Wodnej 2000/60/WE oraz dyrektywie 2006/7/WE dotyczącej zarządzania jakością wody w kąpieliskach. Ponadto, projekt realizuje: Strategię Gospodarki Wodnej w oraz cel strategiczny Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego w zakresie modernizacji i rozbudowy systemu odbioru i oczyszczania wód opadowych i roztopowych. Projekt jest zgodny z celami SRK (poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej), NSRO (budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski). Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
11	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdyni	75,58	15,12	2008-2010	pomorskie	Gmina Miasta Gdyni	<p>W ramach projektu planuje się realizację 6 zadań inwestycyjnych, obejmujących budowę ok. 5,5 km i modernizację ok. 2,2 km sieci kanalizacji deszczowej, modernizację istniejących wylotów kanałów wraz z budową urządzeń podczyszczających oraz budowę jednego zbiornika retencyjnego wraz z regulacją potoku. Urządzenia do podczyszczania wód opadowych i roztopowych zainstalowane zostaną na wszystkich wylotach kanalizacji deszczowej do wód Zatoki Gdańskiej oraz do cieków wodnych, objętych projektem. Realizacja projektu przyczyni się do zapewnienia dobrego stanu wód przybrzeżnych dla potrzeb mieszkańców, rozwoju gospodarki i turystyki, co nadaje projektom strategiczny charakter oraz świadczy o ich oddziaływaniu w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Projekt zgodny z celami SRK oraz NSRO oraz POIiŚ.</p>
12	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdańsku	108,80	21,76	2007-2013	pomorskie	Gmina Miasta Gdańsk	<p>Celem Projektu jest zapewnienie dobrego stanu oraz poprawa jakości wód przybrzeżnych Zatoki Gdańskiej poprzez redukcję ilości zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych. Realizacja przedsięwzięcia przede wszystkim poprawi stan systemu kanalizacji deszczowej w Mieście Gdańsk zwiększając przepustowość koryt cieków oraz retencję wód opadowych w stosunku do warunków obecnych. Oznacza to, że skoordynowane działania przyczynią się do bezpiecznego odprowadzenia wód opadowych z terenów objętych projektem, a także ochrony wód Zatoki Gdańskiej, co spowoduje jednocześnie podniesienie jakości życia i poczucia bezpieczeństwa mieszkańców obszarów nadmorskich oraz wzrost ich atrakcyjności dla turystów.</p> <p>Projekt ma oddziaływanie ponadregionalne i jest zgodne z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ.</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
13	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe doliny rzeki Parsęty poniżej m. Osówko w tym m. Kołobrzegu, Karlina i Białogardu	46,81	23,40	2009-2013	zachodniopomorskie	WZMiUW w Szczecinie	Celem przedsięwzięcia jest zabezpieczenie Białogardu, Karlina i Kołobrzegu przed powodzią. Planowana inwestycja ma na celu uregulowanie przepływu w rzece Parsęcie podczas wystąpienia fali powodziowej, co spowoduje poprawę ochrony przeciwpowodziowej terenów oraz miejscowości położonych w dolinie rz. Parsęty poniżej m. Osówko. Projekt jest zgodny z celami SRK (poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej), NSRO (budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski) oraz POIiŚ (podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej).
14	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe doliny rzeki Regi ze szczególnym uwzględnieniem miasta Trzebiatów	43,00	21,50	2009-2013	zachodniopomorskie	WZMiUW w Szczecinie	Planowana w pierwszej kolejności kontynuacja odbudowy koryta rzeki wraz z modernizacją istniejącego obwałowania oraz zwiększeniem upustów wody na polder poprawi znacznie zdolności przepuszczania wielkich wód wezbraniowych korytem rzeki Regi. Wpłynie to w znaczący sposób na ochronę przeciwpowodziową terenów zurbanizowanych Trzebiatowa jak również obszarów położonych pomiędzy Trzebiatowem a Mrzeżynem, należy rozpatrywać w kontekście modernizacji całego koryta od km 0+600 do km 15+980. Ponadto na zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Trzebiatowa wpłynie planowany do realizacji Kanał Ulgi (przerzucenie części wód powodziowych na polder gorzysławiecki). Projekt jest zgodny z celami SRK (poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej), NSRO (budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski) oraz POIiŚ (podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej).
<i>Priorytet V Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych</i>							
<i>Działanie 5.4 Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, w tym różnorodności biologicznej</i>							
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
15	Fort Prokocim Centrum Edukacji Ekologiczno-Przyrodniczej Akademii Pedagogicznej w Krakowie	21,74	18,70	2009-2011	małopolskie	Akademia Pedagogiczna w Krakowie	Rezultatem projektu będzie pierwsze tak duże i profesjonalne Centrum Edukacji Ekologiczno-Przyrodniczej w dużej aglomeracji miejskiej. Będzie ono prowadziło działalność dla całej Polski poprzez edukację, wystawy i specjalne programy dla nauczycieli, studentów, działaczy organizacji ekologicznych oraz młodzieży.
16	Kampania edukacyjno-informacyjna kształtująca świadomość ekologiczną społeczeństwa polskiego w zakresie problematyki gospodarki odpadami	10,93	9,29	2009-2011	Teren całego kraju	Ministerstwo Środowiska Departament Edukacji Ekologicznej	Celem projektu jest zwiększenie świadomości w zakresie potrzeby i właściwych metod ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu. Kształtowanie zachowań proekologicznych wśród społeczeństwa polskiego w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów oraz właściwego postępowania z odpadami. Uświadomienie negatywnego wpływu działalności człowieka na stan środowiska. Projekt jest zgodny z celami SRK, NSRO oraz POIiŚ. Projekt ma bezpośrednie znaczenie dla POIiŚ w zakresie założonych celów i działań: przyczynia się do

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							realizacji wskaźnika produktu dla V priorytetu POIiŚ – Liczba projektów z zakresu edukacji lub promocji postaw ekologicznych.
Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T							
Działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T							
Projekty z listy podstawowej							
17	Wzmocnienie drogi krajowej nr 10 na odcinku Dobrzejewice - Blinno	277,86	194,55	2008-2009	kujawsko-pomorskie	GDDKiA	<p>Projekt w ciągu drogi krajowej nr 10 obejmuje poszerzenie i wzmocnienie nawierzchni jezdni , budowę chodników i ścieżek rowerowych, korektę nienormatywnych parametrów technicznych (łuków pionowych i poziomych), poprawę geometrii skrzyżowań, poprawę odwodnienia, przebudowę istniejących przepustów, budowę oświetlenia drogowego, budowę sygnalizacji świetlnej oraz wykonanie pasów zieleni. Realizacja projektu przyczyni się do wzmocnienia drogi krajowej nr 10 do nośności 115 kN/oś, poprawienia geometrii skrzyżowań oraz usprawnienia ruchu pieszych na terenach zabudowanych.</p> <p>Wybór projektu związany jest z jego priorytetowym znaczeniem w ciągu drogi krajowej nr 10 oraz koniecznością wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” spowodowanego m.in. bardzo dużym natężeniem ruchu na drodze krajowej nr 10, która łączy odcinek Autostrady A1 Toruń - Stryków z drogą ekspresową S7. Inwestycja ta będzie realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych.</p> <p>Projekt jest w dużym stopniu gotowy do realizacji.</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</i>							
<i>Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego</i>							
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
18	Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna	135,36	94,75	2008-2012	pomorskie	PKP S.A.	Projekt obejmuje wykonanie dokumentacji projektowych i technicznych oraz wykonanie robót budowlano-montażowych przebudowy układu funkcjonalnego dworca łącznie z instalacjami, z jednoczesnym odtworzeniem zabytkowej architektury wg wskazań konserwatorskich odnoszących się do dworca, kolumnady i podjazdu. Projekt przyczyni się do poprawy standardu obsługi i bezpieczeństwa podróżnych oraz stanu technicznego obiektu i instalacji z jednoczesnym zmniejszeniem negatywnego oddziaływania obiektu na środowisko. W wyniku realizacji inwestycji powstanie węzeł przesiadkowy integrujący różne rodzaje transportu publicznego (PKS, komunikacja miejska, kolej podmiejska).

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
19	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych	1 353,60	239,59	2009-2012	dolnośląskie łódzkie małopolskie mazowieckie pomorskie śląskie świętokrzyskie warmińsko-mazurskie wielkopolskie	PKP Intercity S.A.	Przedmiotem projektu jest zakup nowego taboru przeznaczonego do obsługi dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich na następujących liniach kolejowych: Warszawa – Gdynia, Warszawa – Katowice, Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań – Wrocław. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży, poprzez zwiększenie prędkości maksymalnej, wzrostu liczby pasażerów w transporcie kolejowym poprzez polepszenie oferty przewozowej oraz poprawy jakości taboru kolejowego oraz mobilności osób niepełnosprawnych. Projekt, poprzez komplementarność z pozostałymi przedsięwzięciami realizowanymi ze środków UE oraz środków publicznych przyczyni się do powstrzymania niekorzystnej tendencji zwiększania udziału transportu drogowego w przewozach pasażerów oraz zmniejszenia uciążliwości transportu dla otoczenia, w tym poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
20	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzywojewódzkich	1 317,60	507,60	2010-2014	Obszar całego kraju	PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.	Przedmiotem projektu jest zakup 60 nowych, czteroczłonowych o ilości 180-200 miejsc siedzących zespołów trakcyjnych do obsługi ruchu pasażerskiego z Vmax do 160 km/h, przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia połączeń między znaczącymi miastami kraju oraz do poprawy szybkości i jakości usług w kolejowych przewozach pasażerskich przez co nastąpi poprawa komfortu podróżowania i częstotliwości kursowania pociągów oraz zwiększenie dostępności do pociągów dla osób niepełnosprawnych.
<i>Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych</i>							

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
21	Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego	884,12	338,40	2009-2013	kujawsko - pomorskie	Samorząd Województwa Kujawsko – Pomorskiego, Miasto Toruń, Miasto Bydgoszcz, Miasto Solec Kujawski, PKP S.A., PKP PLK S.A.	<p>Projekt zakłada połączenie miast Bydgoszczy i Torunia, które wchodzi w skład Bydgosko - Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, integrację podsystemów zbiorowego transportu publicznego tych miast z transportem kolejowym w ramach BiT-City, poprawę sprawności funkcjonowania i atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym oraz optymalizację podziału zadań przewozowych między środkami transportu z preferencją dla transportu zbiorowego - maksymalizacja jego udziału w ruchu nie pieszym. Realizacja projektu pozwoli na stworzenie podstaw dla faktycznej integracji komunikacyjnej obu miast oraz powstania Kujawsko-Pomorskiego Związku Taryfowego.</p> <p>Główne zadania Inwestycyjne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inwestycje związane z przyspieszeniem tramwajowej linii średnicowej w Toruniu, 2) Rewitalizacja i przebudowa obiektów dworcowych w Toruniu wraz z infrastrukturą węzłów, 3) Odbudowa linii dwutorowej 353 wraz z infrastrukturą 4) Wybudowanie linii tramwajowej z rejonu Węzła Wschodniego w Bydgoszczy do pętli tramwajowej zlokalizowanej w dzielnicy Fordon wraz z integracją środków transportu szynowego 5) Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna - Port Lotniczy w Bydgoszczy 6) Przebudowa i rozbudowa dworca kolejowego oraz infrastruktury okołodworcowej w Solcu Kujawskim 7) Zakupy taboru do obsługi poszczególnych połączeń tramwajowych i kolejowych, w tym EZT dedykowanych na połączenie Toruń Wschodni - Bydgoszcz Główna

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							8) urzędnicy i systemy zapewniające integrację środków transportu w aglomeracji Realizacja projektu pozwoli na stworzenie podstaw dla faktycznej integracji komunikacyjnej obu miast oraz powstania Kujawsko-Pomorskiego Związku Taryfowego co pozwoli na znaczne skrócenia czasu przejazdu pomiędzy miastami.
22	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej - etap I	291,02	145,51	2009-2012	łódzkie	Samorząd Województwa Łódzkiego	Projekt obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 16 na odcinku Zgierz-Ozorków, modernizację istniejących stacji i przystanków kolejowych, budowę czterech intermodalnych przystanków kolejowych, budowę pięciu węzłów intermodalnych z innymi środkami transportu miejskiego oraz zakup 20 elektrycznych pojazdów szynowych. Realizacja projektu przyczyni się do usprawnienia połączeń komunikacyjnych zarówno w ramach aglomeracji łódzkiej jak również zapewni połączenie kolejowe z Portem Lotniczym im. Władysława Reymonta w Łodzi. Realizacja inwestycji pozwoli na skrócenie czasu przejazdu pociągów na odcinku Ozorków – Łódź, a także przyczyni się do odciążenia układu drogowego węzła łódzkiego poprzez przejęcie przez aglomeracyjną komunikację kolejową znacznych potoków podróźnych. Projekt jest spójny i komplementarny z innymi projektami realizowanymi ze środków unijnych w województwie łódzkim i mieście Łodzi, w szczególności z realizowanymi projektami z zakresu komunikacji tramwajowej, w tym z Łódzkim Tramwajem Regionalnym.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
23	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	300,00	139,44	2008-2012	łódzkie	Miasto Łódź	Projekt zakłada modernizację linii tramwajowej na odcinku Wyszyńskiego-Augustów, budowę nowego torowiska na odcinku ul. Rokicińska – Dell wraz z budową pętli tramwajowej w rejonie Al. Ofiar, modernizację i budowę sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych, budowę zintegrowanych, wysokosprawnych węzłów przesiadkowych oraz modernizację i budowę przystanków. W ramach projektu przewiduje się również system informacji przystankowej zmiennej treści – 18 przystanków oraz system obszarowego sterowania ruchem. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy połączenia z innymi miastami aglomeracji – Zgierz, Pabianice (poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy z Łódzkim Tramwajem Regionalnym) oraz do poprawy komunikacji w śródmieściu. Realizacja inwestycji pozwoli na zwiększenie potencjału przewozowego, skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, przy jednoczesnej likwidacji barier dla osób niepełnosprawnych.
24	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego w centralnej strefie miasta Łodzi poprzez zastosowanie systemów telematycznych	115,00	53,45	2008-2012	łódzkie	Miasto Łódź	Projekt obejmuje dostawę, montaż, zaprogramowanie i uruchomienie tablic pasażerskiej informacji przystankowej, rozbudowę oraz uruchomienie Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem dla centralnego obszaru Łodzi, system parkingów dla samochodów "Park&Ride" przy końcowych przystankach Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, a także zakup, instalację oraz wdrożenie systemu identyfikacji i dystrybucji biletów (Łódzka Karta Miejska). Realizacja projektu przyczyni się do poprawy funkcjonowania wszystkich gałęzi transportu w śródmieściu, w tym na głównych ciągach komunikacyjnych, jak również poprawy komunikacji z miastami sąsiednimi. W wyniku realizacji projektu nastąpi poprawa jakości obsługi podróżnych, poprzez

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							komputeryzację systemu transportu publicznego oraz budowa nowoczesnego systemu służącego łódzkiej komunikacji miejskiej – Łódzka Karta Miejska.
25	Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie	222,33	111,16	2007-2013	zachodniopomorskie	Miasto Szczecin	Projekt zakłada przebudowę najbardziej zniszczonych odcinków szczecińskich torowisk wraz z modernizacją i rozbudową sieci trakcyjnych, modernizacją i rozbudową stacji prostownikowych sygnalizacji świetlnej oraz dostosowanie ich do potrzeb kursowania nowoczesnego taboru. Realizacja projektu przyczyni się do skrócenia czasu podróży poprzez zwiększenie prędkości handlowej środków transportu publicznego, poprawy płynności ruchu pojazdów transportu publicznego oraz eliminacji utrudnień ruchowych, a także integracja różnych środków transportu.
26	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie	242,29	121,15	2010-2013	zachodniopomorskie	Miasto Szczecin	Projekt obejmuje zakup taboru tramwajowego (30 wagonów). W wyniku realizacji inwestycji nastąpi skrócenie czasu podróży poprzez zwiększenie prędkości handlowej środków transportu publicznego, poprawa płynności ruchu tramwajów dzięki wyeliminowaniu wyeksploatowanych i awaryjnych pojazdów, a także poprawa dostępności regionów, centralnych części miast i aglomeracji, a także rejonów peryferyjnych. Inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa przewozów, komfortu podróżowania, oraz zmniejszenia kosztów utrzymania infrastruktury komunikacji tramwajowej.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
27	Budowa "Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju"	220,42	106,09	2009-2012	zachodniopomorskie	Miasto Szczecin	<p>Przedmiotowy projekt zakłada budowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na docinku od Basenu Górniczego do pętli na ul. Turkusowej, poprzez estakady WT1, WT2 oraz most tramwajowy M-2 o całkowitej długości 3,9 km.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do stworzenia warunków umożliwiających zaoferowanie mieszkańcom Szczecina przyjaznego środowiska naturalnemu sprawnego systemu transportu publicznego, segregacji ruchu pojazdów i pieszych - zmniejszenie liczby kolizji drogowych z udziałem pieszych. Ponadto w wyniku realizacji inwestycji nastąpi likwidacja bariery ograniczającej możliwości rozwojowe terenów znajdujących się po obu stronach miasta, skomunikowanie terenu lotniska w Dąbii z centrum Szczecina oraz zmniejszenie ruchu transportu indywidualnego w centrum miasta, poprzez udostępnienie sprawnego systemu transportu zbiorowego.</p>
<i>Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe</i>							
<i>Działanie 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i>							
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
28	Bezpieczne Centrum – doposażenie jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej w ciężkie pojazdy i sprzęt specjalistyczny do ratownictwa technicznego na drogach	26,50	22,53	2009-2010	kujawsko-pomorskie łódzkie mazowieckie świętokrzyskie wielkopolskie	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Toruniu	Projekt zakłada doposażenie bazy sprzętowej jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej podległych komendom wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi, Kielcach, Poznaniu, Toruniu i Warszawie, poprzez zakup ciężkich samochodów ratownictwa technicznego na drogach (typ. Mega City – dalej SCRd) z wyposażeniem, ciężkich pojazdów ratownictwa technicznego z wyposażeniem (dalej - SCRt). Projekt poprzez doposażenie ww. jednostek pozwoli na udzielanie szybkiej i skutecznej pomocy poszkodowanym, na poziomie oczekiwanym przez społeczeństwo. uzupełniając i istotnie wzbogacając istniejący już system ratownictwa na drogach, w większości prowadzony przez jednostki ochrony przeciwpożarowej włączone do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego. Taka konstrukcja systemu ratownictwa na drogach oraz istniejąca struktura organizacyjna PSP pozwoli w połączeniu z odpowiednim nasyceniem ciężkimi pojazdami do ratownictwa technicznego na drogach, pozyskanymi w ramach niniejszego projektu, na efektywne i skuteczne reagowania na pojawiające się zagrożenia.
29	Bezpieczne Południe – rozbudowa systemu ratownictwa drogowego na ciągach komunikacyjnych Polski południowej	25,62	21,78	2009-2010	dolnośląskie małopolskie opolskie podkarpackie śląskie	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Katowicach, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu, Komenda Wojewódzka	W ramach projektu planuje się zakup 20 nowoczesnych, wysokospecjalistycznych pojazdów pożarniczych, przeznaczonych do prowadzenia działań ratowniczych na drogach. Realizacja projektu Bezpieczne Południe przyniesie znaczne wzmocnienie potencjału ratowniczego. Uzupełnienie istniejącego systemu ratownictwa o nowoczesne, wysokospecjalistyczne pojazdy ratownicze podniesie jakość działań ratowniczych i poziom bezpieczeństwa na ciągach komunikacyjnych Polski południowej.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
						Państwowej Straży Pożarnej w Opolu, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Rzeszowie	
30	Na straży bezpiecznej drogi - doposażenie jednostek Państwowej Straży Pożarnej w sprzęt do ratownictwa technicznego na drogach woj. lubuskiego, zachodniopomorskiego i pomorskiego	9,07	7,66	2009-2010	lubuskie pomorskie zachodniopomorskie	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wlkp., Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Gdańsku	Projekt zakłada doposażenie jednostek Państwowej Straży Pożarnej w samochody specjalne przeznaczone do działań ratowniczych w obrębie dróg woj. lubuskiego, zachodniopomorskiego oraz pomorskiego poprzez zakup 3 ciężkich samochodów ratownictwa technicznego SCRT oraz 2 ciężkich samochodów ratownictwa technicznego przeznaczonych do usuwania skutków kolizji drogowych SCRT. Głównymi korzyściami, które zostaną osiągnięte bezpośrednio po wdrożeniu projektu będzie: między innymi skrócenie czasu dojazdu specjalistycznych zespołów ratowniczych do wypadków komunikacyjnych, poszerzenie zakresu specjalistycznych działań ratowniczych oraz efektywności systemu ratownictwa realizowanego przez jednostki PSP oraz poprawa stanu wyposażenia technicznego jednostek PSP w sprzęt ratowniczy do likwidacji skutków wypadków drogowych. Sprzęt stanowiący wyposażenie ciężkich samochodów ratownictwa technicznego, pozyskanych w ramach projektu będzie służył m.in. do wykonywania dojazdów do osób poszkodowanych uwięzionych w pojazdach, wydobywania osób poszkodowanych z wraków

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							rozbitych pojazdów, udzielenia pierwszej pomocy przedlekarskiej osobom poszkodowanym, zapewnienia należytej – niezbędnej ochrony osobistej ratowników prowadzących działania w strefie bezpośredniego oddziaływania przewożonych substancji niebezpiecznych, oświetlenia miejsc wypadków, przemieszczania samochodów biorących udział w wypadkach drogowych w celu udrażniania ciągów komunikacyjnych.
31	Trans-BiaLubOl. Poprawa bezpieczeństwa na drogach w województwie lubelskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim	8,79	7,47	2009-2010	lubelskie podlaskie warmińsko- mazurskie	Komenda Wojewódzka PSP w Białymstoku, Komenda Wojewódzka PSP w Lublinie, Komenda Wojewódzka PSP w Olsztynie	Przedmiotem projektu jest zakup pojazdów wyposażonych w sprzęt służący do usuwania skutków wypadków drogowych na drogach krajowych województwa lubelskiego, podlaskiego oraz warmińsko - mazurskiego. Projekt przewiduje zakup pojazdów ratowniczo-gaśniczych i sprzętu do działań ratowniczych na drogach Północno - Wschodniej Polski. Projekt zapewni szybsze i skuteczniejsze działania w zakresie usług ratowniczych, wpływając bezpośrednio na szansę uratowania zdrowia i życia ofiar wypadków. W związku z natychmiastową interwencją służb ratowniczych, poprzez odpowiednie zabezpieczenie miejsca akcji (oznakowanie, wydzielenie stref niebezpiecznych, wyznaczenie objazdów), nastąpi ograniczenie oddziaływania niepożądanych skutków wypadków i kolizji na uczestników ruchu oraz środowisko naturalne. Dzięki temu zapewnione zostanie normalne funkcjonowanie systemu transportu na drogach krajowych w trakcie obsługi zdarzeń, natomiast normalny stan systemu transportowego będzie przywrócony w krótszym czasie. Użytkownicy dróg będą mieli możliwość sprawniejszego poruszania się , a w przypadku zdarzeń komunikacyjnych będą mieli zapewnioną szybką i fachową pomoc.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
32	Kampanie społeczne promujące bezpieczne zachowania wśród uczestników ruchu drogowego	20,54	17,46	2009-2013	Obszar całego kraju	Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	Projekt dotyczy promocji bezpiecznych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego poprzez zmiany percepcji i nawyków za pomocą kampanii społecznych wykorzystujących narzędzia reklamowe i PR. Tematy kampanii odnoszą się do obszarów najistotniejszych dla zmniejszenia liczby osób poszkodowanych w wypadkach drogowych - używania pasów bezpieczeństwa i urządzeń zabezpieczających dzieci, przestrzegania wyznaczonych limitów prędkości oraz zakazu problemu alkoholu wśród użytkowników dróg. Projekt przyczyni się do wzrost świadomości i bezpiecznych zachowań we wszystkich obszarach projektu. Wymierne efekty kampanii zostały potwierdzone badaniami efektywności i deklaracjami osób z grup docelowych w dziedzinie wzrostu liczby osób zapinających pasy i stosujących urządzenia zabezpieczające dzieci, spadku liczby osób prowadzących pod wpływem alkoholu oraz wzrostu liczby osób przestrzegających obowiązujących limitów prędkości.
33	Doposażenie jednostek Policji w specjalistyczny sprzęt służący poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze całego kraju	70,59	60,00	2009-2010	Obszar całego kraju	Komendant Główny Policji	Przedmiot projektu obejmuje doposażenie Policji w specjalistyczny sprzęt mający na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Projekt obejmuje zakup specjalistycznych pojazdów typu furgon przeznaczonych do działań profilaktyczno - edukacyjnych, oznakowanych radiowozów o podwyższonych parametrach technicznych wraz z urządzeniami rejestrującymi zachowania kierujących pojazdami na drodze, motocykli wraz z dwoma kombinezonami, kaskami i zestawami łączności podkaskowej, specjalistycznych oznakowanych radiowozów typu 'Furgon' przeznaczonych do likwidacji skutków katastrof i wypadków drogowych. Zakres niniejszego projektu obejmuje sprzęt wpływający kompleksowo na społeczeństwo, w celu

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym począwszy od edukacji, następnie nadzór nad ruchem drogowym poprzez dynamiczny sposób pełnienia służby przez patrole Policji, kształtujący bezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego, a w konsekwencji minimalizowanie następstw wypadków poprzez właściwe oznakowanie miejsca wypadku oraz podniesienie świadomości uczestników ruchu drogowego.
<i>Działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T</i>							
<i>Projekty z listy podstawowej</i>							
34	Budowa obwodnicy m. Kraśnik w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki - Rzeszów i nr 74 Kielce - Kraśnik	161,08	112,69	2009-2010	lubelskie	GDDKiA	<p>Przedmiotem projektu jest budowa obwodnicy m. Kraśnika po jego południowej stronie w ciągu DK nr 74 Kielce - Kraśnik wraz z siecią dróg dojazdowych, budową obiektów inżynierskich, przebudową kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz budowę systemu odwodnienia i oświetlenia skrzyżowań. Wybór projektu związany jest z jego priorytetowym znaczeniem w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki - Rzeszów (droga o znaczeniu międzynarodowym – polecenie drogowe Słowacja – Litwa) i nr 74 Kielce – Kraśnik, dalej granica państwa z Ukrainą oraz koniecznością wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” spowodowanego m.in. bardzo dużym natężeniem ruchu tranzytowego w mieście Kraśnik.</p> <p>Głównym efektem będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta i przeniesienie go na planowaną obwodnicę, co spowoduje skrócenie czasu przejazdu w relacji Suwałki – Rzeszów i Kielce – Lublin / granica państwa z Ukrainą.</p> <p>Investycja ta będzie realizowana w ramach Programu</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							Budowy Dróg Krajowych. Projekt jest w dużym stopniu gotowy do realizacji.
35	Budowa obwodnicy Żyrardowa w ciągu drogi krajowej nr 50	325,88	228,08	2009-2011	mazowieckie	GDDKiA	Projekt obejmuje budowę obwodnicy Żyrardowa w ciągu drogi krajowej Nr 50 od km 0+000 (km. istn. 102+320) do km 15+100 (km istn. 117+545.70), która przebiega przez obszar gminy Wiskitki i Gminy Radziejowice, znajdujące się na terenie Powiatu Żyrardowskiego. W zakres projektu wchodzi budowa jednojezdniowej obwodnicy Żyrardowa o ograniczonej dostępności wraz z budową w niezbędnym zakresie węzłów, układu dróg dojazdowych i serwisowych, ciągów pieszych oraz przejazdów gospodarczych. Wybór projektu związany jest z jego priorytetowym znaczeniem w ciągu drogi krajowej nr 50 oraz koniecznością wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” spowodowanego m.in. bardzo dużym natężeniem ruchu związanego z tranzytem wschód – zachód. Głównym efektem budowy obwodnicy będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego relacji Sochaczew – Grójec z miasta Żyrardów i miejscowości Wiskitki i przeniesienie go na planowaną obwodnicę o ograniczonej dostępności z przyległych terenów. Inwestycja ta będzie realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. Projekt jest w dużym stopniu gotowy do realizacji.

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
36	Budowa obwodnicy Serocka w ciągu drogi krajowej NR 61	290,35	203,04	2009 - 2011	mazowieckie	GDDKiA	<p>Projekt zakłada budowę nowej drogi dwujezdniowej klasy GP na odcinku od km 35+888 do km 42+880, długości 7,0 km w ciągu drogi krajowej nr 61. Powiązanie z układem dróg publicznych odbywać się będzie poprzez budowę trzech węzłów oraz rozbudowę układu równoległych dróg dojazdowych. Wybór projektu związany jest z jego priorytetowym znaczeniem w ciągu drogi krajowej nr 61 oraz koniecznością wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” spowodowanego m.in. bardzo dużym natężeniem ruchu tranzytowego (w szczególności pojazdów ciężarowych) w mieście Serock. Głównym efektem będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Serock i przeniesienie go na planowaną obwodnicę o ograniczonej dostępności z przyległych terenów, co spowoduje skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Ostrołęki i dalej do granicy państwa z Litwą. Inwestycja ta będzie realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. Projekt jest w dużym stopniu gotowy do realizacji.</p>
37	Budowa obwodnicy m. Nowogard w ciągu drogi S-6	294,00	205,80	2009-2011	zachodniopomorskie	GDDKiA	<p>Przedmiotem projektu jest budowa drogi o parametrach drogi ekspresowej na długości ok. 9,4 km. w ciągu drogi S 6. Wybór projektu związany jest z jego priorytetowym znaczeniem w ciągu drogi S-6 oraz koniecznością wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” spowodowanego m.in. bardzo dużym natężeniem ruchu tranzytowego (w szczególności pojazdów ciężarowych) w mieście Nowogard. Realizacja projektu będzie skutkowałą skróceniem czasu przejazdu pomiędzy aglomeracją Szczecińską i Trójmiastem oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Realizacja projektu przyczyni się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miasta, zwiększenia dostępności ekonomicznej i</p>

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Uzasadnienie realizacji projektu
1	2	3	4	5	6	7	8
							komunikacyjnej regionu Inwestycja ta będzie realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. Projekt jest w dużym stopniu gotowy do realizacji.