

**LISTA NOWYCH PROJEKTÓW PROPONOWANYCH DO UMIESZCZENIA NA
LIŚCIE PROJEKTÓW INDYWIDUALNYCH DLA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007-2013**

| 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 V Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych</i> | | | | | | | |
| <i>Działanie 5.3 Opracowanie planów ochrony</i> | | | | | | | |
| <i>Projekty z listy podstawowej</i> | | | | | | | |
| 1 | Realizacja Planów Zarządzania SOO w ramach sieci Natura 2000 na obszarze Polski | 20,00 | 17,00 | 2008-2010 | Sieć Natura 2000: 413 specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk na terenie Polski | Ministerstwo Środowiska przy współpracy z: wojewodowie/ Zespół Parków Krajobrazowych woj. wielkopolskiego i śląskiego, Dolnośląski Zespół Parków Krajobrazowych oraz Suwalski | Celem projektu jest rozwój systemu zarządzania siecią ekologiczną Natura 2000 poprzez opracowanie planów zarządzania dla tych obszarów. Przygotowana podczas projektu dokumentacja stworzy podstawę do właściwych działań ochronnych. Proces komunikacji związany z przewidzianym w projekcie przygotowaniem planów zarządzania dla obszarów Natura 2000 przyczyni się również do podniesienia świadomości społecznej w zakresie odpowiedniej ochrony walorów na tych terenach. Formuła projektu oraz proponowana metodyka umożliwią przygotowanie dokumentów z różnymi grupami interesu, co zapewni większą efektywność ich wdrażania. Ze względu na interpersonalne podejście do tworzenia planów, projekt |

* Podane informacje mają charakter indykacyjny i mogą ulec zmianie na etapie zawierania umów o dofinansowanie projektów.

| 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 |
| | | | | | | Park Krajobrazowy | wiąże się z rezultatami projektu twinningowego prowadzonego przez MŚ w latach 2005-2007 w ramach Transition Facility pt: "Opracowanie planów renaturalizacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt na obszarach Natura 2000 oraz planów zarządzania dla wybranych gatunków objętych Dyrektywą Ptasią i Dyrektywą Siedliskową". Kontynuacja metodyki zastosowanej w tym projekcie z jednej strony wpłynie korzystnie na trwałość jego efektów, a także przyczyni się do ugruntowania nowoczesnego podejścia do planowania ochrony przyrody we współpracy z różnymi grupami interesariuszy. Dokumenty przygotowane w projekcie powinny służyć do wdrażania faktycznych działań oraz prac monitorujących jakie są wymagane w celu zachowania "Właściwego Stanu Ochrony" określonego w Dyrektywie Siedliskowej UE oraz stanowić narzędzie wdrażania działań na rzecz zachowania bogatej różnorodności biologicznej Polski. |
| <i>Działanie 5.4 Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, w tym różnorodności biologicznej</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 |
| 2 | Natura i Gospodarka - podstawy dialogu | 3,70 | 3,20 | 2008-2009 | Projektem zostaną objęte gminy, w których obszary Natura 2000 zajmują powyżej 20% powierzchni | Podmiot publiczny pod nadzorem Ministerstwa Środowiska | Generalnym efektem realizacji projektu będzie opracowanie modelu organizacji, finansowania i działalności obszarów wchodzących w skład sieci Natura 2000 w kontekście ich społecznego, gospodarczego oraz przyrodniczego rozwoju. Realizacja projektu i wdrożenie uzyskanych wyników do praktyki gospodarczej i społecznej przyniesie efekty o charakterze wymiernym i niewymiernym. Do efektów wymiernych można zaliczyć efekty o charakterze ekonomicznym, prawnym i instytucjonalnym, m.in. takie jak: lepsze gospodarowanie posiadanymi zasobami w wyniku doprecyzowania strategii lokalnego rozwoju w gminach położonych na terenie sieci Natura 2000 oraz przedstawienie propozycji zmian w obecnie obowiązującym ustawodawstwie dotyczącym ochrony przyrody w Polsce oraz w Narodowej Strategii Ochrony Środowiska. Do efektów niewymiernych, bądź trudno wymiernych, należy zaliczyć m.in. efekty o charakterze społecznym takie jak: podniesienie świadomości i wiedzy społeczności lokalnych, stworzenie procedur rozwiązywania konfliktów społecznych na obszarach Natura 2000. Finalnym efektem tych działań powinna być znacząca poprawa jakości życia mieszkańców badanych obszarów Natura 2000. |

| 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 |
| 3 | Odkryj swoją Naturę – program edukacyjny dla szkół licealnych | 4,00 | 3,40 | 2008-2010 | Projektem zostaną objęte szkoły licealnych w gminach o dużym udziale obszarów Natura 2000 (ok. 5000 szkół) | Podmiot publiczny pod nadzorem Ministerstwa Środowiska | Głównym celem projektu jest podniesienie świadomości ekologicznej wśród młodzieży szkolnej oraz nauczycieli. Jedną z grup odbiorców do których kierowana będzie kampania informacyjno-promocyjna są nauczyciele biologii oraz młodzież średnich szkół (licea ogólnokształcące). Proces dydaktyczny zostanie wzmocniony poprzez zajęcia praktyczne z wykorzystaniem podstawowego sprzętu laboratoryjnego dostarczonego w ramach realizacji projektu. Dobrze przygotowany projekt, ściśle powiązany z projektami twinningowymi (polsko-brytyjsko-holenderskim, w ramach którego przygotowano "krajowe ramy informowania o sieci Natura 2000" oraz polsko-hiszpańskim dot. komunikacji w Naturze 2000) może stać się istotnym elementem wzmacniającym świadomość ekologiczną społeczeństwa polskiego. Ze względu na konieczność jak najlepszego dostosowania przekazywanych treści do odbiorców, zakłada się w roku szkolnym 2008/2009 przeprowadzenie m.in. otwartego konkursu na hasło projektu, szkoleń dla nauczycieli we wszystkich województwach oraz pilotażowe szkolenia (warsztaty) dla młodzieży z czterech wybranych województw. Ankiety ewaluacyjne zbierane od uczestników szkoleń pozwolą na korektę działań i ich kontynuowanie w latach następnych, a analiza i monitoring działań - na lepsze dostosowanie do celu projektu. |

| 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 |
| 4 | Urzędnik a Sieć Natura 2000 | 2,00 | 1,70 | 2008-2009 | Teren całego kraju | Centrum Informacji o Środowisku | Celem projektu jest zwiększenie świadomości urzędników szczebla gminnego i powiatowego. Przeszkolenie urzędników pozwoli usprawnić komunikację pomiędzy społeczeństwem a urzędnikami. Jest to konieczne przy przeprowadzaniu konsultacji społecznych niezbędnych przy tworzeniu Sieci Natura 2000. Grupą docelową są urzędnicy administracji samorządowej i powiatowej. Sieć Natura 2000 budzi wiele obaw również wśród urzędników. Zdobywanie rzetelnej wiedzy jest konieczne w celu zapobiegania powstawaniu konfliktów oraz usprawnienia przeprowadzania konsultacji społecznych niezbędnych do powstania obszarów chronionych. |
| 5 | Kampania informacyjno-promocyjna Programu Natura 2000 "NATURALNIE ... POLSKA!" | 7,00 | 6,00 | 2008-2009 | Teren całego kraju | Centrum Informacji o Środowisku | Celem projektu jest budowanie świadomości Natura 2000 wśród wybranych grup docelowych (m.in. media, regionalne jednostki administracji państwowej, ludność lokalna, rolnicy, przedsiębiorcy), sformułowanie jednoznacznego, pozytywnego przekazu - w oparciu o elementy racjonalne i emocjonalne - definiującego program NATURA 2000 jako system przyjazny wszystkim interesariuszom i zbudowany dla dobra ich interesów, zaangażowanie do bezpośredniej współpracy przedstawicieli grup docelowych, wygenerowanie pozytywnego poparcia wśród ogółu społeczeństwa, na bazie zrozumienia i aktywnej akceptacji programu NATURA 2000. |
| Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T | | | | | | | |
| Działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |

| 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 |
| 6 | Wzmocnienie drogi krajowej nr 10 odc. Dobrzejewice- Blinno | 384,81 | 269,37 | 2008-2009 | kujawsko-pomorskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie drogi krajowej nr 10, należącej częściowo do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łączącej Warszawę z Toruniem, Bydgoszczą i dalej ze Szczecinem. Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ.</p> |
| <i>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</i> | | | | | | | |
| <i>Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego</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 |
| 7 | Rewitalizacja Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny | 112,33 | 78,63 | 2009-2012 | dolnośląskie | PKP S.A. | <p>Projekt obejmuje modernizację infrastruktury i urządzeń służących bezpośrednio obsłudze ruchu pociągowego oraz dostosowanie unikalnego kompleksu dworcowego do wymogów nowoczesnych obiektów użyteczności publicznej.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (PKP S.A.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt jest zlokalizowany na modernizowanych liniach E59/CE59, E30/CE30 i jest z nimi integralnie związany. Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012, jego realizacja zapewni poprawę obsługi oraz zwiększy bezpieczeństwo podróży.</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 | Wykonanie Dworca Podziemnego Kraków Główny | 86,41 | 60,49 | 2008-2009 | małopolskie | PKP S.A. | <p>Projekt obejmuje remont konstrukcji żelbetowej z wymianą izolacji układu torowo-peronowego, wykonanie odwodnienia i izolacji hali dworcowej oraz wykonanie wszelkich instalacji.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (PKP S.A.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Projekt jest zlokalizowany na modernizowanych liniach E30/CE30 i linii Psary - Kraków i jest z nimi integralnie związany.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012, jego realizacja zapewni poprawę obsługi oraz zwiększy bezpieczeństwo podróży.</p> |
| 9 | Modernizacja dworca Warszawa Centralna, etap I | 138,25 | 96,78 | 2009-2012 | mazowieckie | PKP S.A. | <p>Modernizacja dworca centralnego w Warszawie. Projekt w pierwszym etapie obejmuje modernizację części podziemnej obiektu wraz ze wzmocnieniem konstrukcji.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem</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 |
| | | | | | | | <p>głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (PKP S.A.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Projekt jest zlokalizowany na modernizowanych liniach E20/CE20, E65/CE65, E75 i linii nr 8 Warszawa - Radom - Kielce i jest z nimi integralnie związany.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012, jego realizacja zapewni poprawę obsługi oraz zwiększy bezpieczeństwo podróży.</p> |
| <i>Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego</i> | | | | | | | |
| <i>Projekty z listy podstawowej</i> | | | | | | | |
| 10 | Rozbudowa Portu Morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich | 32,60 | 27,71 | 2009-2013 | zachodniopomorskie | Miasto Darłowo | <p>Wybudowanie dróg służących komunikacji portu z siecią dróg krajowych i wojewódzkich oraz komunikacji wewnątrz portu; remont istniejących nabrzeży oraz budowa nowych; rozbudowa obrotnicy.</p> <p>Projekt jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym NSRO „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”, pierwszym priorytetem Strategii Rozwoju Porów Morskich do 2015 r. „Poprawa stanu infrastruktury portowej i dostępu do portów” oraz celem głównym POIiŚ „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej 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 |
| | | | | | | | rozwijaniu spójności terytorialnej". Projekt oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miasto Darłowo) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Realizacja projektu wpłynie pośrednio na osiągnięcie wskaźników POIiŚ w zakresie przepustowości portów morskich. |
| Projekty z listy rezerwowej | | | | | | | |
| 11 | Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia | 146,40 | 100,00 | 2009-2011 | pomorskie | Zarząd Morskiego Portu Gdynia S. A. | Budowa nabrzeża wraz z niezbędnym dostępem i infrastrukturą lądową. Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju (porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej) i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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". Projekt oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Zarząd Morskiego Portu Gdynia S. A.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Realizacja projektu nie wpłynie bezpośrednio na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO. |
| Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych | | | | | | | |

| 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> | | | | | | | |
| 12 | Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap I | 797,53 | 326,85 | 2008-2011 | dolnośląskie | Miasto Wrocław | <p>Budowa 3 nowych połączeń tramwajowych, wdrożenie nowego podsystemu "Tramwaj Plus"(wraz z zakupem nowego taboru), zapewnienie systemu sterowania ruchem z priorytetem dla tramwajów oraz budowa węzłów przesiadkowych oraz innych elementów służących integracji systemów transportu.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miasto Wrocław) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą we Wrocławiu.</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 | Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap II | 226,80 | 34,30 | 2009-2011 | dolnośląskie | Miasto Wrocław | <p>Budowa nowego połączenia tramwajowego w ramach systemu Tramwaj Plus (wraz z zakupem nowego taboru), łączącego Centrum Miasta ze Stadionem EURO 2012, połączenie południowych osiedli Wrocławia z Centrum Miasta i Stadionem, poprzez przedłużenie pierwszej trasy Tramwaju Plus wraz z zakupem nowego taboru, budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz innych elementów służących integracji systemów transportu, w tym wyposażenia nowych przystanków na trzeciej linii Tramwaju Plus.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miasto Wrocław) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą we Wrocławiu.</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 |
| 14 | Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej - etap III-A | 548,29 | 220,04 | 2008-2011 | pomorskie | Miasto Gdańsk | <p>Rozwój proekologicznego systemu transportu tramwajowego w Gdańsku, jest kontynuacją dwóch zrealizowanych projektów mających na celu poprawę stanu komunikacji zbiorowej w Gdańsku głównie poprzez modernizację i rozwój ekologicznie przyjaznego środka transportu publicznego, jakim jest komunikacja tramwajowa.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miasto Gdańsk) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą w Gdańsku.</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 |
| 15 | Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście | 280,80 | 140,40 | 2009-2011 | pomorskie | PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. | <p>Efektywne powiązanie transportem zbiorowym stadionu Baltic Arena z całą aglomeracją.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą w Gdańsku.</p> |
| 16 | Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego | 411,42 | 168,62 | 2010-2011 | wielkopolskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o. | <p>Zakup 40 tramwajów niskopodłogowych w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu transportu i sprawności przemieszczania się pasażerów.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym POIiŚ: "Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej</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 |
| | | | | | | | <p>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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</p> <p>Projekt jest komplementarny z innymi projektami w zakresie publicznego transportu zbiorowego, realizowanymi w obszarze metropolitalnym.</p> <p>Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą w Poznaniu.</p> |
| 17 | Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera | 119,99 | 59,99 | 2008-2011 | wielkopolskie | Miasto Poznań | <p>Usprawnienie systemu komunikacji publicznej, a w szczególności ułatwienie pasażerom dokonywania przesiadek w najważniejszym węźle komunikacyjnym poprzez kompleksową modernizację i przebudowę Ronda Kaponiera.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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> |

| 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miasto Poznań) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym. Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą w Poznaniu. |
| 18 | Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu | 325,30 | 133,52 | 2008-2011 | wielkopolskie | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o. | <p>Usprawnienie systemu przewozów pasażerskich w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, głównie w okolicach Stadionu Miejskiego oraz w osi komunikacyjnej Stadion - centrum, Stadion - dworzec kolejowy, Stadion - lotnisko, a także Stadion - hotele, w taki sposób, aby głównym środkiem transportu na tych relacjach była nowoczesna miejska komunikacja zbiorowa.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o.) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.</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 |
| | | | | | | | Projekt ma bezpośredni związek z EURO 2012 w zakresie obsługi kibiców i turystów, którzy przebywać będą w Poznaniu. |
| Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe | | | | | | | |
| Działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T | | | | | | | |
| Projekty z listy podstawowej | | | | | | | |
| 19 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 94 na odc. Wrocław-Mazurowice | 214,70 | 150,29 | 2008-2010 | dolnośląskie | GDDKiA | Wzmocnienie nawierzchni odcinków drogi krajowej nr 94 będącej bezpłatną trasą alternatywną dla autostrady A-4. Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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". Projekt oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ. |
| 20 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 94 na odc. Krzywa- Chojnów | 83,50 | 58,45 | 2009-2010 | dolnośląskie | GDDKiA | |
| 21 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 94 na odc. Chojnów-Legnica | 59,50 | 41,65 | 2009-2010 | dolnośląskie | GDDKiA | |
| 22 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 94 na odc. Legnica-Prochowice | 64,40 | 45,08 | 2009-2010 | dolnośląskie | GDDKiA | |

| 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 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 14 na odc. Głowno-Łowicz | 171,00 | 119,70 | 2010-2011 | łódzkie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinków drogi krajowej nr 14 stanowiącej drogę dojazdową do istniejącego odcinka autostrady A-2, a na odcinku Stryków-Łowicz i odcinku DK2 Łowicz - węzeł Konotopa drogę alternatywną dla autostrady A2.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników 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 |
| 24 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 91 na odc.Tuszyn-gr. woj. śląskiego | 373,09 | 261,16 | 2011-2013 | łódzkie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinka drogi krajowej nr 91 będącej docelowo bezpłatną trasą alternatywną dla autostrady A-1 na odcinku łączącym Piotrków Trybunalski z Częstochową.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników 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 |
| 25 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 73, odc. Szczucin - Dąbrowa Tarnowska | 51,00 | 35,70 | 2009-2010 | małopolskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 73 (Kielce – Tarnów) na odcinku województwa małopolskiego wraz z poszerzeniem do normatywnej szerokości jezdni jest kontynuacją wzmocnionego już odcinka tej drogi od Kielc do granicy województwa małopolskiego.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ.</p> <p>Realizacja tego zadania pozwoli na ujednoczenie standardu drogi od Kielc - do węzła autostradowego na skrzyżowaniu z A-4 w Tarnowie (węzeł Krzyż).</p> |
| 26 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 28 Przemyśl-Medyka | 37,10 | 25,97 | 2010-2011 | podkarpackie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinka drogi krajowej nr 28 stanowiącego dojazd do przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem</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 |
| | | | | | | | <p>głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ. Projekt ważny z uwagi na EURO 2012.</p> |
| 27 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 15 Września - Gniezno | 120,00 | 84,00 | 2009-2010 | wielkopolskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 15 na odcinku stanowiącym dojazd do autostrady A-2 (węzeł Września) wraz z poszerzeniem drogi do normatywnej szerokości.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej. Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ.</p> |
| <i>Projekty z listy rezerwowej</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 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 14, odc. granica miasta Łodzi – Stryków – Głowno | 93,60 | 65,52 | 2009-2010 | łódzkie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinków drogi krajowej nr 14 stanowiącej drogę dojazdową do istniejącego odcinka autostrady A-2, a na odcinku Stryków-Łowicz i odcinku DK2 Łowicz - węzeł Konotopa drogę alternatywną dla autostrady A2.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników 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 |
| 29 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 73, odc. Dąbrowa - Tarnów | 81,27 | 56,89 | 2010-2012 | małopolskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 73 (Kielce – Tarnów) na odcinku województwa małopolskiego wraz z poszerzeniem do normatywnej szerokości jezdni jest kontynuacją wzmocnionego już odcinka tej drogi od Kielc do granicy województwa małopolskiego.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ.</p> <p>Realizacja tego zadania pozwoli na ujednoczenie standardu drogi od Kielc - do węzła autostradowego na skrzyżowaniu z A-4 w Tarnowie (węzeł Krzyż).</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 |
| 30 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 75, odc. (Kraków) Niepołomice - Targowisko | 52,70 | 36,89 | 2010 | małopolskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinka drogi krajowej nr 75, który z jednej strony będzie prowadził ruch z węzła Szarów na trasie budowanej autostrady A-4 do wschodnich dzielnic Krakowa, z drugiej zaś do drogi krajowej nr 4 w Targowisku.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu.</p> <p>Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ. Ruch z autostrady A-4 będzie prowadzony tym odcinkiem drogi krajowej do czasu realizacji autostrady do Tarnowa.</p> |
| 31 | Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni drogi krajowej nr 22 na odc. gr. woj. pomorskiego (Buszkowo)-Chrzastowo | 51,00 | 35,70 | 2008 | pomorskie | GDDKiA | <p>Wzmocnienie nawierzchni odcinka drogi krajowej nr 22 stanowiącej powiązanie tranzytowe (Berlin-Kaliningrad) od granicy z Niemcami w kierunku północno-wschodnim, docelowo do Obwodu Kaliningradzkiego. Realizacja inwestycji ma na celu zakończenie dostosowania drogi nr 22 do nośności 11,5 t/oś na całym jej przebiegu.</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: "Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej", trzecim celem</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 |
| | | | | | | | <p>horyzontalnym NSRO: "Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski" oraz celem głównym 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 oraz instytucja odpowiedzialna za realizację (GDDKiA) kwalifikują się do POIiŚ w ramach tego priorytetu. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.</p> <p>Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ.</p> |