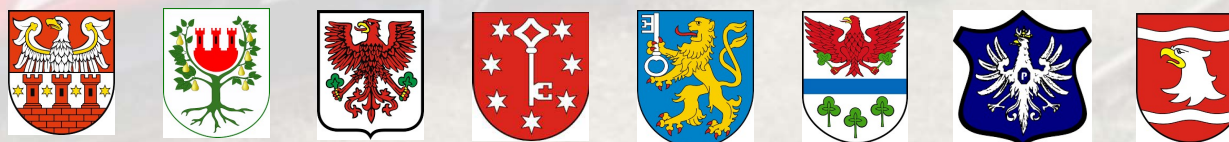


OŚ KOMUNIKACYJNA POZNAŃ – MIĘDZYCHÓD - GORZÓW

*ZAAWANSOWANIE PRAC PRZY REALIZACJI PROJEKTÓW PROGRAMU KOLEJ+
ZATWIERDZONE ZMIANY PROJEKTOWE*

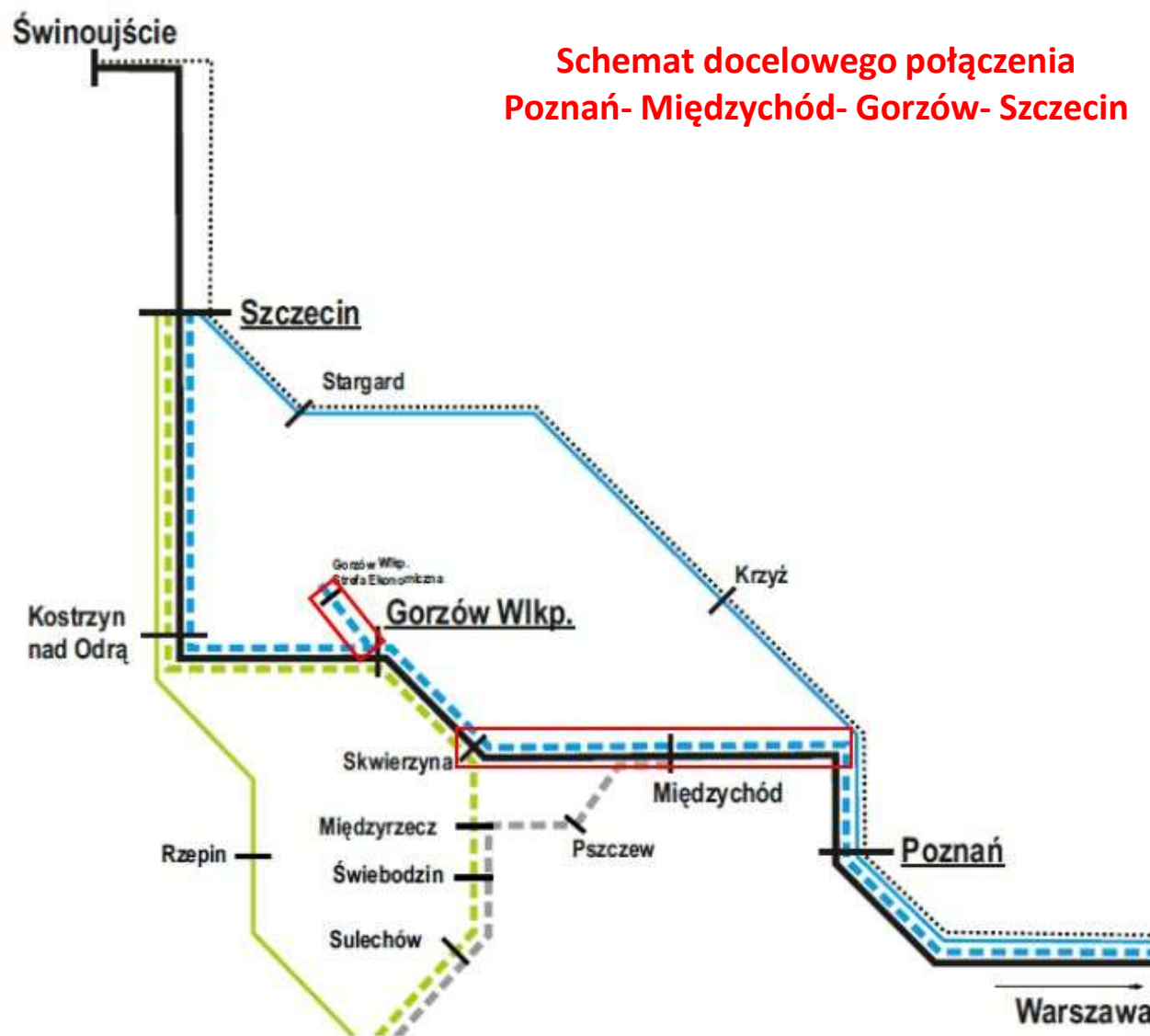
- ❖ *Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód- Szamotuły*
- ❖ *Remont odcinka linii kolejowej nr 363 Międzychód- Skwierzyna*

UCZESTNICY PROJEKTÓW





**Schemat docelowego połączenia
Poznań- Międzychód- Gorzów- Szczecin**

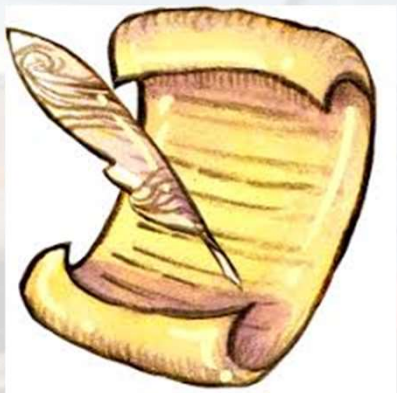




REWITALIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 368 MIĘDZYCHÓD- SZAMOTUŁY

Projekt Wielkopolski

WIAŻĄCE UMOWY/POROZUMIENIA



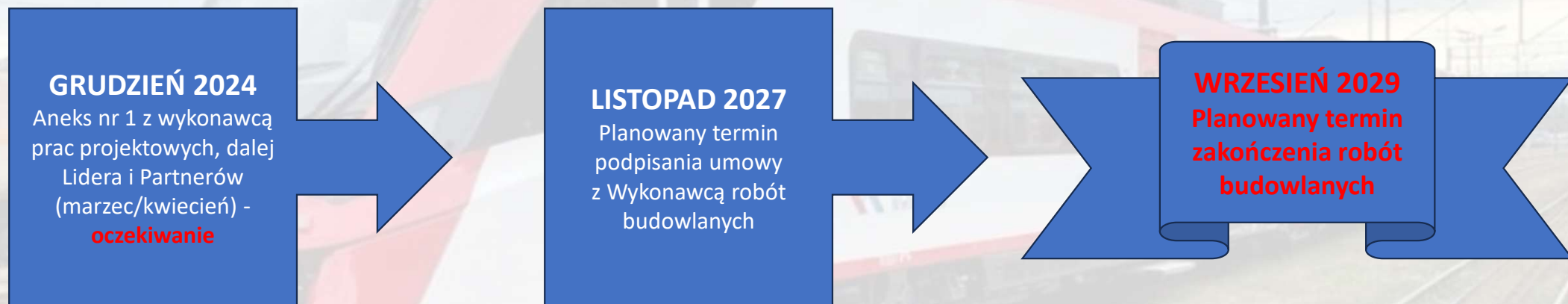
- ❖ Porozumienie ws. WSPP – 03.2021 r.
- ❖ Umowa o udzielenie dotacji na WSPP – 09.2021 r.
- ❖ Umowa o partnerstwie (dot. inwestycji) – 11.2021 r.
- ❖ Umowa o udzielenie dotacji (inwestycja) – 08.2023 r.

ŚRODKI FINANSOWE PLANOWANE NA WKŁAD WŁASNY DO PROJEKTU – ZAPIS WPF POWIATU

- 2025 – 73.726,00 zł (środki niewykorzystane w roku 2024, przeznaczone na wniosek UMWW na rok 2026)
- 2026 – 230.224,60 zł (Uchwała nr XIII/90/2025 z dnia 27.03.2025 r.)
- 2027 – 3.331.885,00 zł (Uchwała nr LX/330/2024 z dnia 22.02.2024 r.)
- 2028 – 3.404.698,00 zł (Uchwała nr LX/330/2024 z dnia 22.02.2024 r.)
- 2029 – 0,00 zł

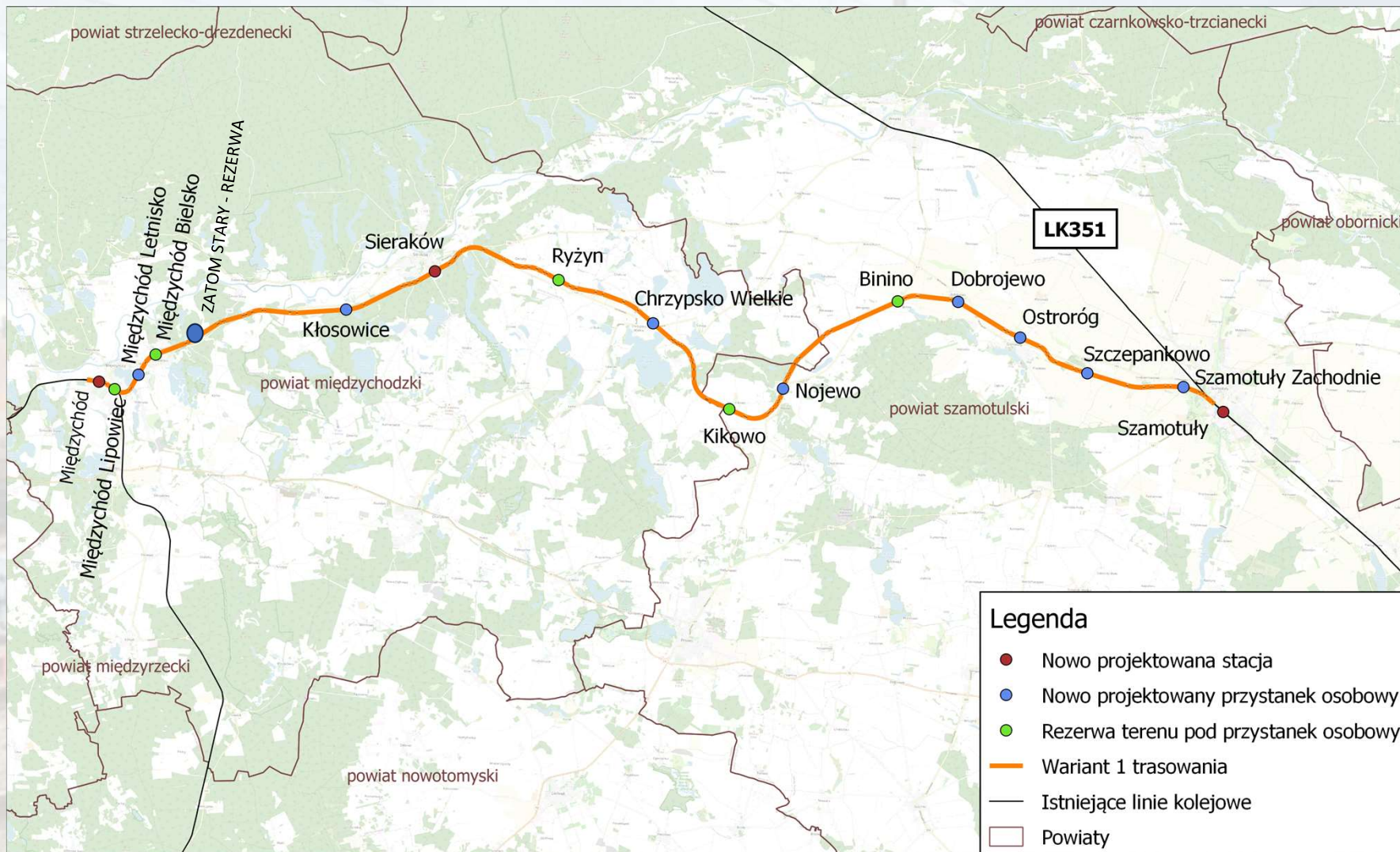
*Łącznie na podstawie umów Powiat deklaruje kwotę w wysokości
7.050.000,00 zł, co stanowi wartość **10,21%** wkładu własnego
samorządów (na równi z Gminą Międzychód).*

SKRÓCONY HARMONOGRAM PRAC



NA CHWILĘ OBECNĄ NIE MA ZAGROŻENIA TERMINOWOŚCI REALIZACJI PROJEKTU

PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE



ZAKŁADANA OFERTA KOMUNIKACYJNA

Samorząd Województwa Wielkopolskiego – organizator przewozów potwierdza deklarację organizacji 12 par połączeń w ciągu doby, traktując to jako oferta wstępna z możliwością dalszego rozwoju.

Zakładana oferta podzielona jest następująco:

- w godzinach szczytowych – pociąg co godzinę (6-9, 14-17),
- w godzinach poza szczytem – pociąg co dwie godziny (9-14, 18-24)

*Infrastruktura kolejowa projektowana na 24 pary pociągów
(w tym pociągi IC pośpieszne).*

A high-speed train, likely a TGV, is shown on a railway track. The train is white with red accents and is moving towards the left. The background shows a cloudy sky and some railway infrastructure. The text "ZMIANY ZAKRESU RZECZOWEGO PROJEKTU" is overlaid in the center of the image.

ZMIANY ZAKRESU RZECZOWEGO PROJEKTU

PRZYCZYNA ZMIAN PROJEKTOWYCH

- 28 sierpnia 2024 roku wszczęto postępowanie przetargowe na dokumentację projektową dla projektu lubuskiego (Międzychód-Skwierzyna) z założeniem prowadzenia ruchu pasażerskiego na odcinku Międzychód- Gorzów Wielkopolski z prędkością 160 km/h;
- W dotychczasowej dokumentacji projektu wielkopolskiego (Międzychód-Szamotuły) zakładano maksymalną prędkość 120 km/h i ruch wyłącznie pociągów regionalnych;
- **Celem dostosowania i ujednolicenia parametrów dla obu projektów, stanowiących synergię – podjęto się wprowadzenia zmian, mających na celu utworzenie zelektryfikowanego połączenia kolejowego Poznań-Szamotuły- Międzychód- Skwierzyna- Gorzów Wielkopolski z prędkością maksymalną 160 km/h.**

DWA WARIANTY NOWEJ KONCEPCJI PROGRAMOWO – PRZESTRZENNEJ

W związku ze zmianami projektowymi, zaprezentowano nową Koncepcję Programowo – Przestrzenną, dla dwóch wariantów, dotyczących prędkości 160 km/h:

- 160 km/h na maksymalnej długości linii z wyjściem poza teren kolejowy, osiągnięcie prędkości **160 km/h – 86%**;
- 160 km/h na maksymalnej długości linii bez wyjścia poza teren kolejowy, w śladzie istniejących obiektów inżynieryjnych, osiągnięcie prędkości **160 km/h – 59%**, 140 km/h – 26%.

Lider Projektu- UMWW zaakceptował i rekomendował PKP PLK wariant nr 1 – tj. budowa baypass w Gminie Chrzypsko Wielkie

ZAKŁADANE CZASY PRZEJAZDU POCIĄGÓW*

Międzychód – Poznań	1h 6 min
Poznań – Gorzów Wlkp. (z ograniczonymi postojami – Międzychód Letnisko, Sieraków)	1h 39 min
Międzychód – Gorzów Wielkopolski	33 min
Szczecin – Poznań	2h 31 min
Szczecin – Poznań (z ograniczonymi postojami – Międzychód Letnisko, Sieraków)	2h 19 min

*czasy dla wariantu I nowej Koncepcji – tj. zmiany przebiegu linii w okolicach Chrzypka Wielkiego

PORÓWNANIE ZMIAN: UMOWA – ANEKS NR 1

UMOWA PODSTAWOWA	ANEKS NR 1
Prędkość max. 120 km/h	Prędkość max. 160 km/h
Perony długości 120 metrów	Perony długości 200 metrów
Szyna 49E1	Szyna 60E1 (DOSTOSOWANIE DO POCIĄGÓW IC, TOWARÓWKI)
Brak elektryfikacji	Elektryfikacja
2 mijanki – Ostroróg i Sieraków	3 mijanki – dodatkowa mijanka wynikająca z analiz ruchu (być może Międzychód Letnisko)
p.o. Międzychód Bielsko, p.o. Międzychód Lipowiec – rezerwa	p.o. Międzychód Bielsko, p.o. Międzychód Lipowiec – wprowadzone do zakresu projektu
Ruch towarowy – brak	Dostosowanie linii do możliwości prowadzenia ruchu towarowego (w tym budowa ładowni)

ELEKTRYFIKACJA LINII

Najważniejszym założeniem zmian projektowych jest planowana elektryfikacja linii nr 368, która w sposób znaczący wpłynie na jakość połączenia oraz jego rangę. Ułatwi to przekazanie odpowiedniego taboru do obsługi połączeń, pozwoli uruchamiać połączenia pośpieszne. Założenie elektryfikacji jest również odpowiedzią na jej zaplanowanie po stronie projektu lubuskiego.

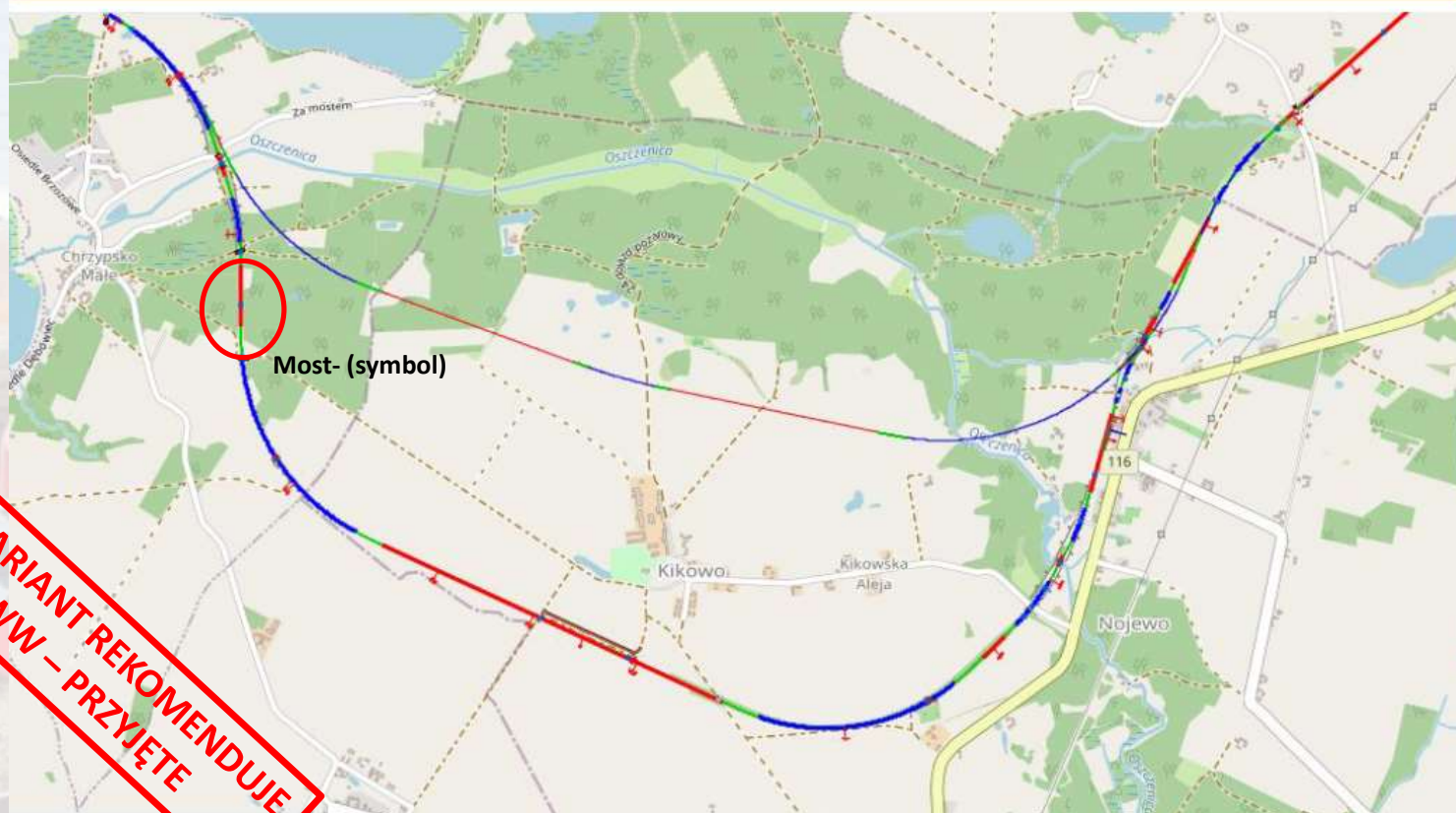
Oba projekty (linia 368 i 363) traktowane są jako uzupełniające i stanowiące całość połączenia Poznań- Gorzów Wielkopolski.

Na etapie projektowym w ramach programu KOLEJ+ elektryfikacja zostanie uwzględniona. W pracach budowlanych zakłada się wykonanie fundamentów pod trakcję elektryczną.

OSOBNYM PROJEKTEM będzie objęta budowa trakcji, jak i systemu zasilania. Na ten projekt spółka PKP PLK poszukuje źródła finansowania.

KOREKTA PRZEBIEGU LINII KOLEJOWEJ – BYPASS CHRZYPSKA WIELKIEGO

Lokalizacja: zmiana przebiegu linii nr 368 - Bypass Chrzypska Wielkiego



Stary ślad

km 20+900 –
km 27+400

Nowy ślad

km 20+900 –
km 25+400



WYKAZ OBIEKTÓW, DRÓG I PRZEJAZDÓW W NOWYM ŚLADZIE (Chrzypsko Wielkie)

Wzdłuż nowego śladu lk 368 powstanie:

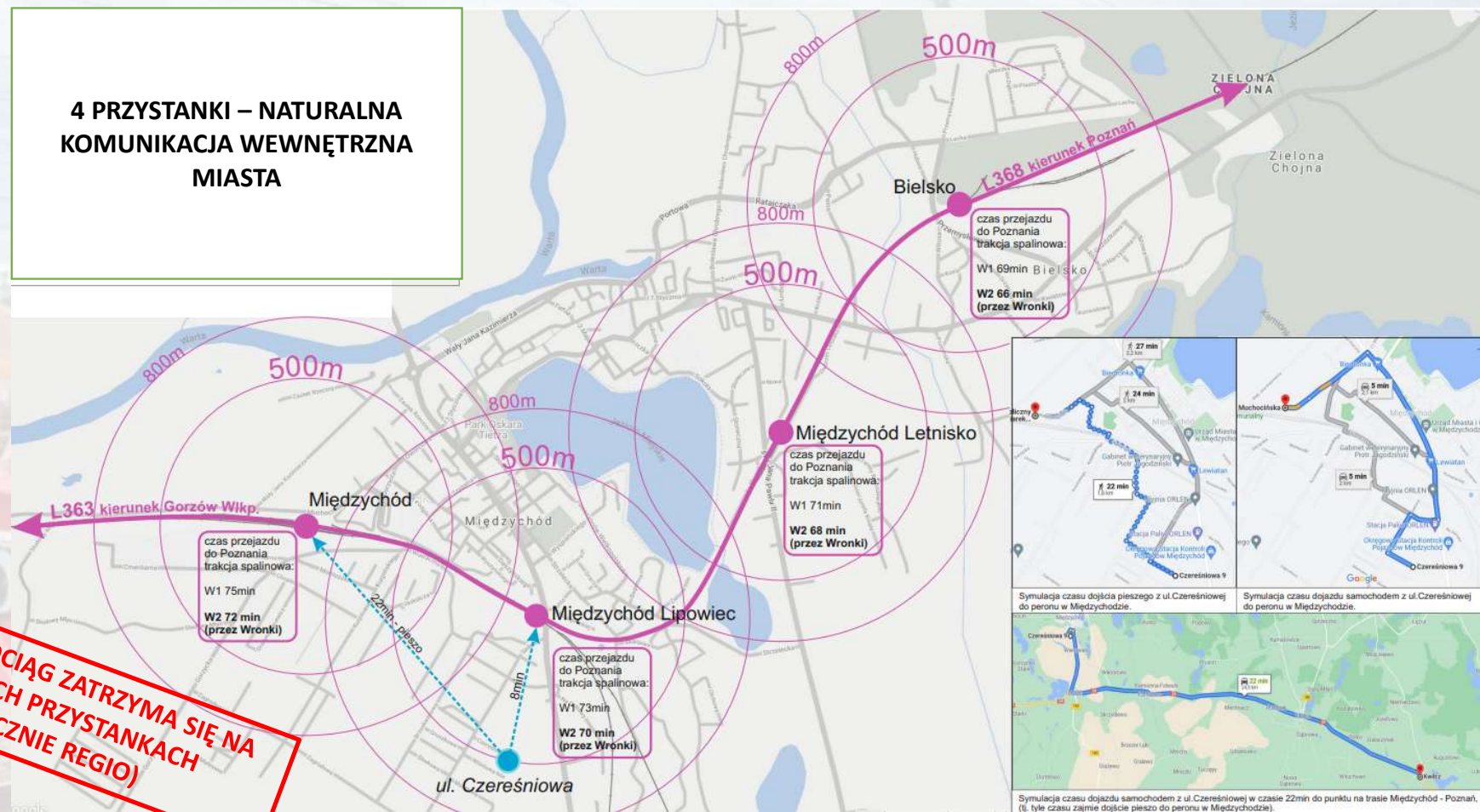
- 3 mosty kolejowe,
- 1 wiadukt kolejowy,
- 1 przejazd kolejowo- drogowy,
- drogi dojazdowe, w tym do pól i łąk.

PODSUMOWANIE BYPASS CHRZYPСКА WIELKIEGO

- brak konieczności remontu/przebudowy 17 szt. obiektów (wiadukty, mosty, przepusty);
- zachowanie historycznej infrastruktury oraz Muzeum na Stacji w Nojewie;
- zachowanie możliwości ruchu drezyn kolejowych do Stacji Nojewo;
- pozostawienie bocznicy szlakowej;
- skrócenie przebiegu z 6,5 km do 4,5 km – umożliwienie wyższej prędkości pociągów, co za tym idzie skrócenia czasu przejazdu

4 PRZYSTANKI W MIĘDZYCHODZIE

4 PRZYSTANKI – NATURALNA
KOMUNIKACJA WEWNĘTRZNA
MIASTA



PERONY I INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA

- W zaplanowanych zmianach projektowych znalazły się również perony o długości 200 metrów na najważniejszych stacjach – pozwalające obsługiwać połączenia ponadregionalne;
- Wszystkie perony zostaną wyposażone w podstawowe elementy informacji podróżnych oraz urządzenia, służące udogodnieniu tej podróży:
 - ❖ wiaty peronowe siedziskowe;
 - ❖ ławki peronowe;
 - ❖ gabloty informacyjne PKP z nazwą stacji, rozkładem jazdy;
 - ❖ tablice kierunkowe;
 - ❖ stojaki na rowery przy dojściu do peronów;
 - ❖ kosze na odpady.

ZA ORGANIZACJĘ DOJŚĆ DO PERONÓW, JAK I ORGANIZACJĘ PARKINGÓW ODPOWIADAJĄ SAMORZĄDY

Przykładowa wizualizacja nowego przystanku kolejowego Szamotuły Zachodnie



UZGODNIENIA Z KONSERWATOREM ZABYTEKÓW

LIKWIDACJA WIADUKTÓW DROGOWYCH,
KTÓRE NIE SĄ WYKORZYSTYWANE,
BUDOWA DRÓG OBJAZDOWYCH WRAZ
Z POZOSTAWIENIEM „ŚWIADKÓW
HISTORII”;

MOŻLIWE POZOSTAWIENIE HISTORYCZNEJ
INFRASTRUKTURY;

PLANOWANE HISTORYCZNE
ODTWORZENIE STACJI MIĘDZYCHÓD
GŁÓWNY (W MIARĘ MOŻLIWOŚCI);

ZACHOWANIE I URUCHOMIENIE
SEMAFORÓW KSZTAŁTOWYCH NA STACJI
W MIĘDZYCHODZIE;

URUCHOMIENIE ŁADOWNI TOWAROWEJ
W MIĘDZYCHODZIE
I SIERAKOWIE;

POZOSTAWIENIE BOCZNICY DO STACJI
NOJEWO.



PRZEDMIOTY AKTUALNYCH DYSKUSJI ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

+ STAN REALIZACJI USTALEŃ, PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA ZGŁASZANYCH PROBLEMÓW

MIĘDZYCHÓD – WIADUKT NA UL. STRZELECKIEJ



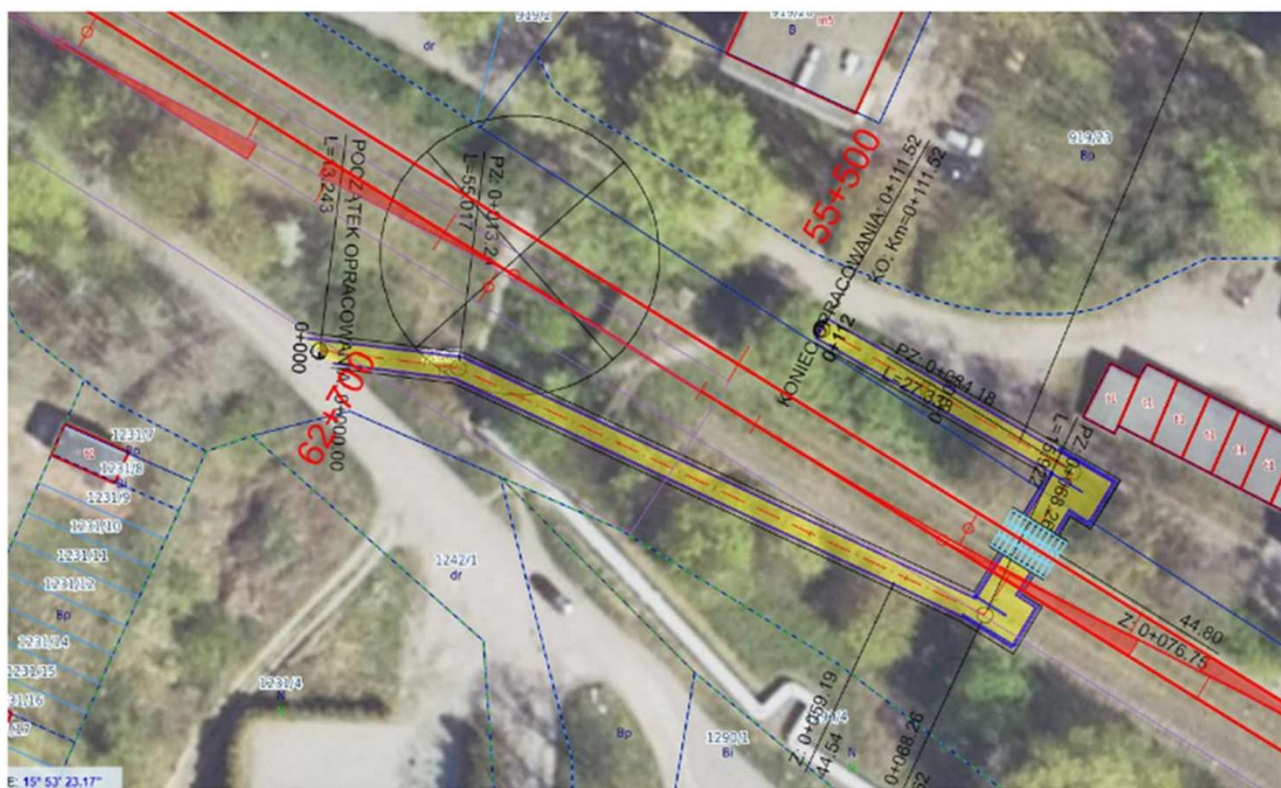
**BUDOWA NOWEGO WIADUKTU, ZGODNIE Z PROJEKTEM,
JAKI POSIADA GMINA MIĘDZYCHÓD.
FINANSOWANIE W RAMACH INWESTYCJI**

MIĘDZYCHÓD

– PRZEJŚCIE PIESZE UL. WIATRACZNA

Załącznik 2

Zabudowa przejścia kat. E w poziomie szyn na st. Międzychód



**BUDOWA PRZEJŚCIA STANOWIĄCEGO
BEZPIECZNE DOJŚCIE DO OGRODÓW
DZIAŁKOWYCH ORAZ LICZNYCH GARAŻY.
OBECNE „DZIKIE” PRZEJŚCIA
– DO LIKWIDACJI.
WARIANT OPTYMISTYCZNY ZAKŁADA
FINANSOWANIE ZADANIA
W RAMACH PROJEKTU.**

MIĘDZYCHÓD – PRZEJŚCIE PRZEZ TEREN DWORCA

DOJŚCIE Z OBU STRON ULICY GORZYCKIEJ (DROGA POWIATOWA), ZAPEWNIĄCĄCE KOMFORTOWE DOJŚCIE DO NOWYCH PERONÓW DWORCA. ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIE „DZIKIE” – DO LIKWIDACJI

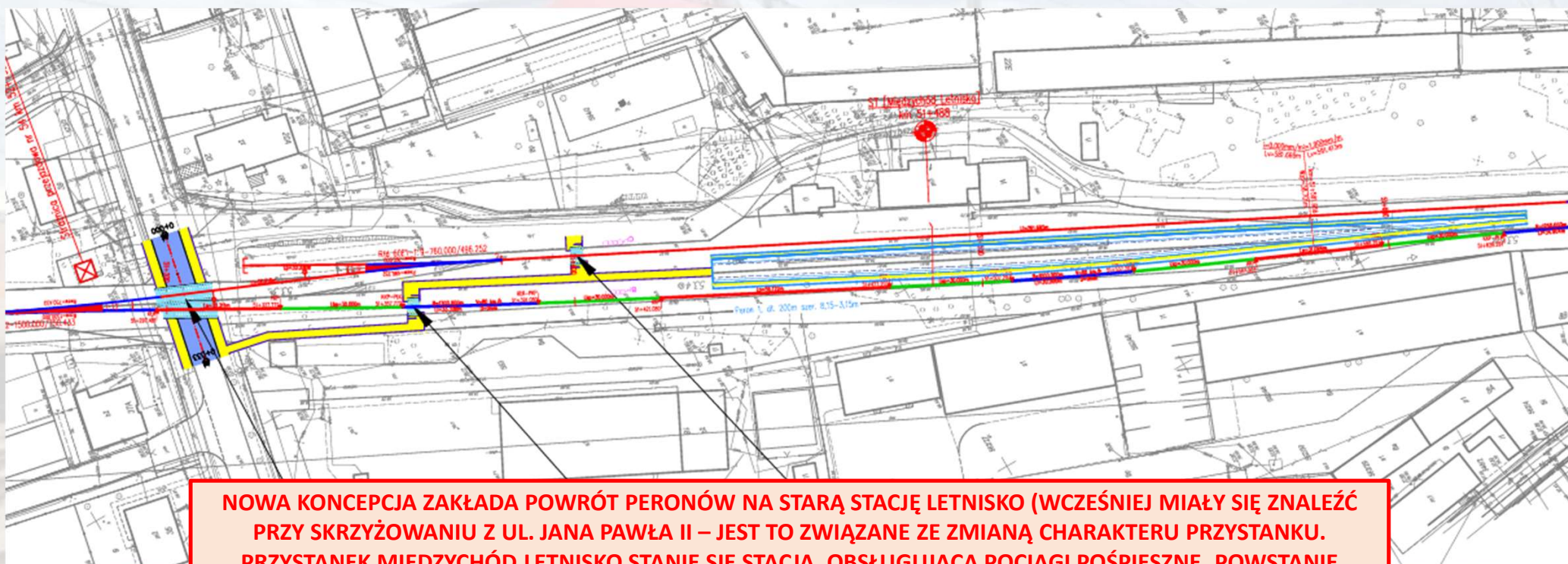
**DOJŚCIE Z OBU STRON ULICY GORZYCKIEJ
(DROGA POWIATOWA), ZAPEWNIĄJĄCE
KOMFORTOWE DOJŚCIE DO NOWYCH
PERONÓW DWORCA.
ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIE „DZIKIE”
– DO LIKWIDACJI**

MIĘDZYCHÓD – WYBURZENIA NA TERENIE DWORCA GŁÓWNEGO



**W TRAKCIE UZGADNIANIA JEST MOŻLIWOŚĆ WYBURZEŃ ZNISZCZONYCH
BUDYNKÓW STACJI MIĘDZYCHÓD, KTÓRE W RAMACH INWESTYCJI SĄ ZBĘDNE
– GARAŻE, WIATA DLA LOKOMOTYW, BUDYNEK BIUROWY**

MIĘDZYCHÓD LETNISKO – ZWIĘKSZENIE ZAKRESU PRAC



NOWA KONCEPCJA ZAKŁADA POWRÓT PERONÓW NA STARĄ STACJĘ LETNISKO (WCZEŚNIEJ MIAŁY SIĘ ZNALEŻĆ PRZY SKRZYŻOWANIU Z UL. JANA PAWŁA II – JEST TO ZWIĄZANE ZE ZMIANĄ CHARAKTERU PRZYSTANKU. PRZYSTANEK MIĘDZYCHÓD LETNISKO STANIE SIĘ STACJĄ, OBSŁUGUJĄCĄ POCIĄGI POŚPIESZNE, POWSTANIE DODATKOWY PERON ORAZ MIJANKA. PRZY DWORCU MA POWSTAĆ GMINNE CENTRUM PRZESIADKOWE. PROJEKTANT ORAZ SPÓŁKA PKP PLK TRAKTUJE STACJĘ JAKO PODSTAWOWĄ – W ZWIĄZKU Z JEJ POŁOŻENIEM.

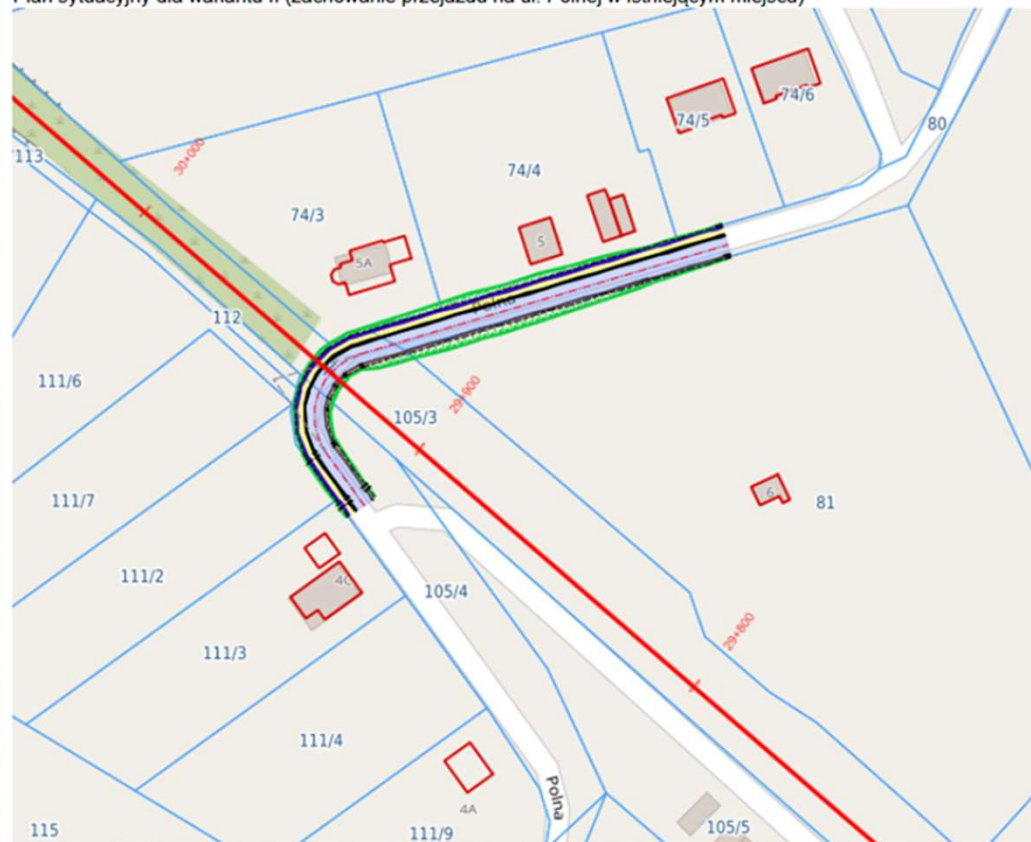
SIERAKÓW – UL. POZNAŃSKA – wiadukt przy drodze powiatowej



**JEDEN Z WARIANTÓW ZAKŁADAŁ
BUDOWĘ PRZEJAZDU KOLEJOWEGO
W MIEJSCE STAREGO WIADUKTU.
KONCEPCJA NIE ZOSTAŁA
ZAAKCEPTOWANA PRZEZ ZARZĄDCĘ
DROGI ORAZ GMINĘ SIERAKÓW.
PRZYWRÓCONY ZOSTANIE NOWY
WIADUKT, OŚ DROGI, JAK I
WYSOKOŚĆ WIADUKTU ZOSTANIE
DOSTOSOWANA DO WARUNKÓW
PANUJĄCYCH NA DRODZE.**

CHRZYPSKO WIELKIE – UL. POLNA

Załącznik nr 2
Plan sytuacyjny dla wariantu II (zachowanie przejazdu na ul. Polnej w istniejącym miejscu)



Z POWAŻNYM PROTESTEM SPOTKAŁY SIĘ PLANOWANE ROZWIĄZANIA NA ULICY POLNEJ W CHRZYPSKU WIELKIM, GDZIE PLANOWANO LIKWIDACJĘ ISTNIEJĄCEGO PRZEJAZDU I BUDOWĘ DROGI ALTERNATYWNEJ. NIE SPOTKAŁO SIĘ TO Z AKCEPTACJĄ GMINY ORAZ MIESZKAŃCÓW. OSTATECZNIE PRZEJAZD W CIĄGU ULICY POLNEJ POZOSTANIE, ZOSTANIE GRUNTOWNIE PRZEBUDOWANY DLA AKTUALNYCH PRZEPISÓW RUCHU KOLEJOWEGO. KOSZTY W RAMACH INWESTYCJI.

Załącznik nr 4

Plan dla wariantu II (zachowanie przejazdu na ul. Polnej w istniejącym miejscu) wraz z planowanym przejęciem działek



**PRZEBUDOWA PRZEJAZDU
W CIĄGU ULICY POLNEJ
W CHRZYPSKU WYMAGA
PRZEJĘCIA CZĘŚCI OKOLICZNYCH
DZIAŁEK, MAJĄC NA CELU
DOSTOSOWANIE PRZEJAZDU
(WIDOCZNOŚCI I ŁUKÓW) DO
AKTUALNYCH PRZEPISÓW.**

PRZEJAZDY, WIADUKTY, MOSTY – DO LIKWIDACJI. NAJWAŻNIEJSZE PRZEDMIOTY DYSKUSJI

- 1) **ZATOM STARY** – dojazd do działek p. Kadziszewskiego – uzgodniona budowa drogi alternatywnej wzdłuż linii kolejowej do DW 195 – zaakceptowane przez mieszkańca;
- 2) **RYŻYN** – wniosek mieszkańców (rolników) ws. podwyższenia istniejącego wiaduktu nad drogą powiatową – wniosek zaakceptowany, rozwiązanie wprowadzone do projektu;
- 3) **Przejazdy śródpolne w Gminie Sieraków i Chrzypsko** (okolice Ryżyna) – liczne zgłoszenia mieszkańców (rolników) sprzeciwiających się likwidacji przejazdów i wiaduktów – uzgodniono likwidację przejazdów nieznajdujących obrony. W miejsce istniejącego przejazdu kat. F, po jego upublicznieniu przez Gminę Sieraków zaplanowano budowę przejazdu kat. B oraz drogi alternatywne stanowiące dojazd do niego od likwidowanych dwóch wiaduktów. Poza przejazdem, drugim dojazdem jest wspomniany wiadukt w Ryżynie, który zostanie podwyższony.

PRZEJAZDY, WIADUKTY, MOSTY – DO LIKWIDACJI. NAJWAŻNIEJSZE PRZEDMIOTY DYSKUSJI

- 4) **SPOTKANIE GM. MIĘDZYZCHÓD Z PKP S.A.** – w wyniku pozytywnego spotkania uzgodniono szereg udogodnień okołoprojektowych, które pozwolą wprowadzić wiele ułatwień komunikacyjnych na terenie Miasta i Gminy Międzychód. Chodzi o przejmowanie gruntów i nieruchomości stanowiących własność spółki PKP S.A.;
- 5) **SZAMOTUŁY** – najpoważniejszym protestem był na ten moment ten szamotulski, dotyczący problemów komunikacyjnych dla miasta, jakie spowoduje przywrócenie ruchu kolejowego do Międzychodu. Protest na ten moment został wygaszony. Nie jest on w stanie zablokować inwestycji. W ramach projektu zakłada się wpisanie bezkolizyjnego skrzyżowania w Szamotułach (tunel lub wiadukt). Roboty budowlane będą realizowane poza programem z innego źródła finansowania.

SZCZEGÓŁOWY HARMONOGRAM PROJEKTU

04.2025	Przekazanie pierwszej wersji dwuwariantowej Koncepcji Programowo- Przestrzennej
12.2025	Przekazanie Projektu Budowlanego
01.2026	Złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej
01.2027	Złożenie wniosku o Ustalenie Lokalizacji Linii Kolejowej
04.2027	Ogłoszenie postępowania na roboty budowlane
04.2027	Złożenie wniosku o pozwolenie na budowę
12.2027	Podpisanie umowy z wykonawcą prac budowlanych

FAZOWANIE REALIZACJI PROJEKTU

PRACE INWESTYCYJNE ROZPOCZNĄ SIĘ OD WŁĄCZENIA LINII 368 DO LINII MAGISTRALNEJ W SZAMOTUŁACH. NASTĘPNIE CAŁY OBSZAR LINII ZOSTANIE PRZEKAZANY WYKONAWCY. ZAKRESY PRAC NA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKACH ZALEŻEĆ BĘDĄ OD WYKONAWCY.

STACJA MIĘDZYCHÓD PO ZMIANACH PROJEKTOWYCH I W RAMACH UZGODNIENÍ Z WOJ. LUBUSKIM, ZOSTAŁA WŁĄCZONA W PROJEKT WIELKOPOLSKI.

FAZA I, II, III – czas trwania około 1 miesiąca – prace technologiczne dostosowawcze;

FAZA IV – odcinek Szamotuły- Ostroróg – czas trwania około 180 dni;

FAZA V – rozjazd na stacji Szamotuły – czas trwania 30 dni;

FAZA VI – odcinek Ostroróg- Międzychód – czas trwania około 2 lat.

KOSZTY I FINANSOWANIE ZADANIA



- **ELEKTRYFIKACJA** – szacunkowy koszt to około **230 mln zł**. W ramach projektu planuje się wprowadzenie elektryfikacji do dokumentacji oraz w ramach prac budowlanych budowę fundamentów pod trakcję. Sama trakcja wraz z zasilaniem stanowić będzie osobny projekt, prowadzony równolegle lub w dalszym etapie. Spółka PKP PLK poszukuje obecnie źródła finansowania tego zadania.
- **SZACUNKOWY KOSZT INWESTYCJI (z elektryfikacją)** – obecnie analizowane są założenia realizacji wszystkich wniosków składanych przez partnerów projektu, dotyczących różnego rodzaju rozwiązań w ramach inwestycji. Lider wraz ze spółką PKP PLK próbują optymalizować koszty tak, aby nie nastąpił zbyt duży wzrost kosztów w stosunku do wcześniejszych szacunków.
- **NA TEN MOMENT BRAK ZAŁOŻENIA WZROSTU FINANSOWANIA PRZEZ POSZCZEGÓLNE SAMORZĄDY;**
- **KOSZTY ZMIAN PROJEKTOWYCH – BĘDĄ FINANSOWANE Z OSZCZĘDNOŚCI NA OBIEKTACH I INNYCH.**

REMONT ODCINKA LINII
KOLEJOWEJ NR 363
MIĘDZYCHÓD - SKWIERZYNA

PROJEKT LUBUSKI

PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTU

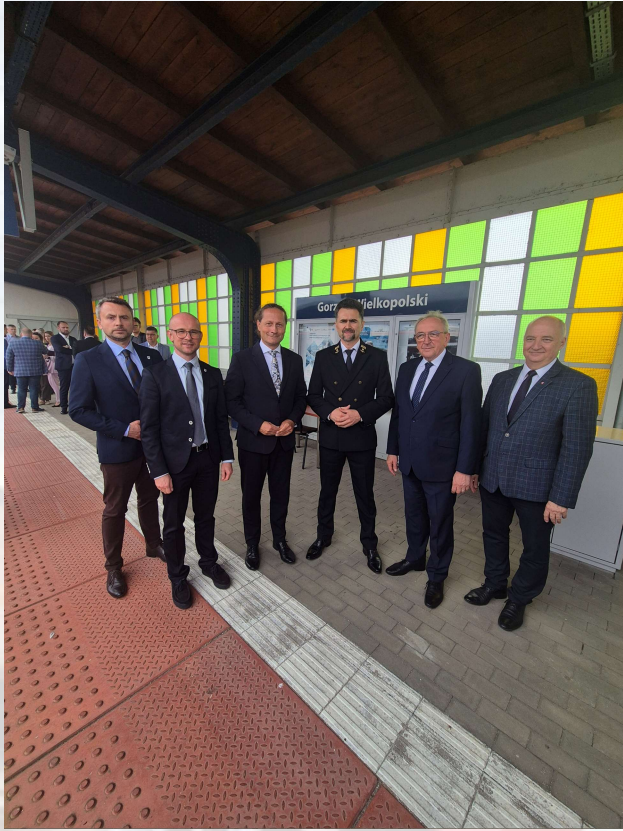
- Połączenie Międzychód- Skwierzyna- Gorzów Wielkopolski.
- Projekt zakłada również budowę nowego odcinka I^{kl}, stanowiącego dojazd do strefy ekonomicznej w Gorzowie Wielkopolskim – jest to trwały element projektu.
- W ramach projektu planowane jest powiązanie z projektem wielkopolskim, celem przyszłościowej organizacji atrakcyjnego połączenia Gorzów Wielkopolski- Międzychód- Poznań.
- Realizacja tego projektu oraz budowa łącznicy w Kostrzynie n. Odrą pozwoli na organizację połączeń Poznań- Międzychód- Gorzów- Szczecin.

PLANOWANA OFERTA KOMUNIKACYJNA

- Inwestycja lubuska ma się rozpocząć od semafora końcowego stacji Międzychód Główny.
- Linia do Skwierzyny w założeniu projektowym ma zostać zelektryfikowana.
- W ramach oferty komunikacyjnej planowane jest 8 par połączeń regionalnych z Gorzowa do Międzychodu.
- Ponadto na linii organizowane będą połączenia ponadregionalne.
- Szczegóły aktualnych założeń poznamy po wykonaniu koncepcji Programowo- Przestrzennej.

PODPISANANIE UMOWY NA DOKUMENTACJĘ

Dnia 5 września na peronie 2 stacji Gorzów Wielkopolski została podpisana umowa na wykonanie dokumentacji projektowej dla projektu „Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna- Międzychód”. W spotkaniu udział wzięli Wiceminister Infrastruktury odpowiedzialny za transport kolejowy- Pan Piotr Malepszak, Dyrektor Biura Strategii PKP PLK – Pan Paweł Pleśniar, Marszałek Województwa Lubuskiego, Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego, Wojewoda Lubuski oraz liczne grono samorządowców, w tym władze Powiatu Międzychodzkiego i Gminy Międzychód – partnerów projektu.



FINANSOWANIE PROJEKTU

Powiat Międzychodzki jest sygnatariuszem Porozumienia z Samorządem Województwa Lubuskiego (wraz z pozostałymi partnerami projektu), deklarując tym samym częściowe finansowanie wkładu własnego do projektu lubuskiego. Poziom dofinansowania dla Powiatu (równy dla Gminy Międzychód) wynosi 3,52% wkładu własnego.

SZACUNKOWE KOSZTY INWESTYCJI LUBUSKIEJ TO 328 357 304,00 zł

Wkład własny samorządów wynosi – 49.253.595 zł

50% wkładu własnego pokrywa Samorząd Województwa Lubuskiego.

3,52% wkładu wynosi – ok. 1,7 mln zł w perspektywie do roku 2029.

ZAŁOŻENIE FINANSOWANIE WKŁADU WŁASNEGO PRZEZ POWIAT MIĘDZYCHODZKI

ROK	KWOTA DOFINANSOWANIA
2025	10.477,63 zł
2026	38.767,24 zł
2027	41.910,53 zł
2028	568.707,49 zł
2029	1.070.817,12 zł

Wysokość dofinansowania w poszczególnych latach została określona na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego. Zaprezentowane wysokości wkładu własnego zostaną zaproponowane Radzie Powiatu Międzychodzkiego na sesję 18 września.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !!



Inspektor Tomasz Tomala