

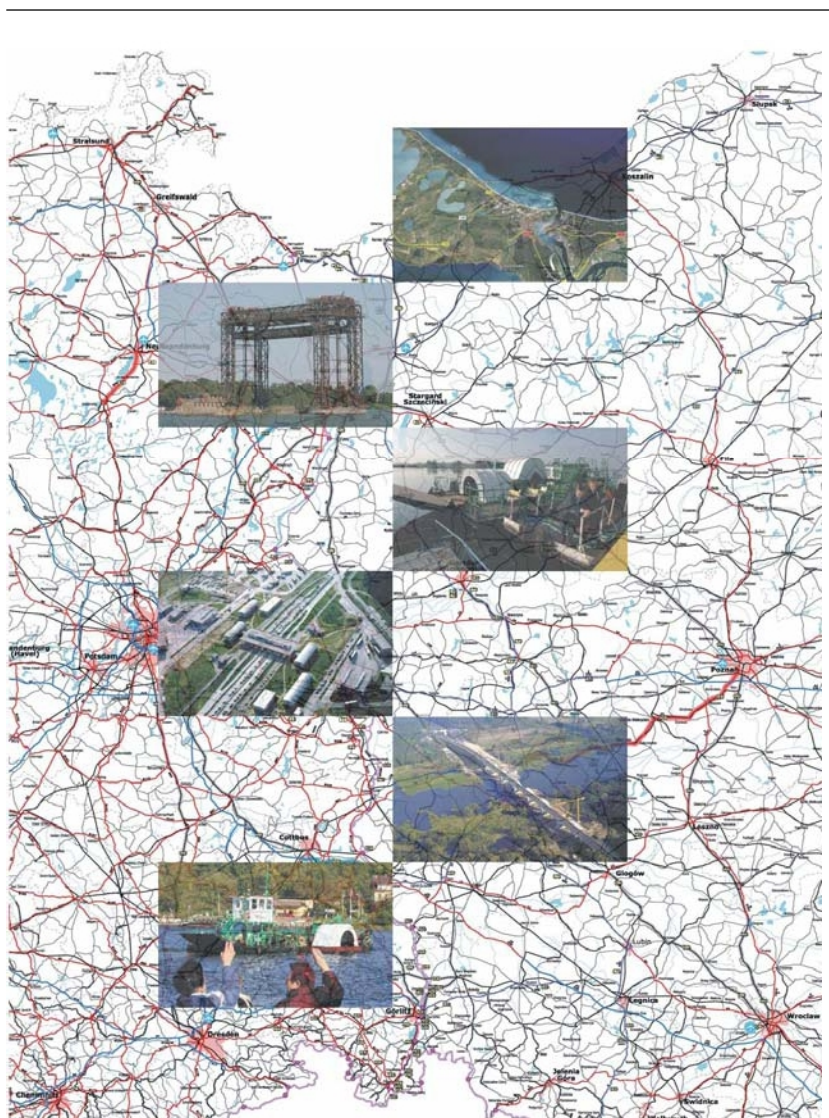
Zleceniodawca: Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V.  
w imieniu niemieckich partnerów projektu DPERON

# »Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra-Nysa (DPERON)«

Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej;  
możliwości realizacji transgranicznych inwestycji

## RAPORT KOŃCOWY - ZADANIA 1 DO 4

STAN PRAC: 30 kwietnia 2008 r.



Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG  
Köhler und Taubmann GmbH  
Frankfurt am Main - Dresden



"Pro Lingua"  
Grzegorz Załoga

# SPIS TREŚCI

1	Zadanie opracowania i cele projektu .....	1
2	Metodyka i istotne podstawy podejmowanych działań .....	5
2.1	Uwaga wstępna .....	5
2.2	Dokumenty związane z projektem .....	9
2.3	Dalsze istotne inicjatywy i projekty .....	9
2.3.1	Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania .	10
2.3.2	Projekty INTERREG w obszarze badań .....	14
2.3.3	Współpracujące projekty INTERREG .....	17
2.3.4	Dalsze działania .....	19
3	Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym .....	21
3.1	Ramowe warunki polityczne.....	21
3.2	Rozwój przestrzenny i regionalny .....	23
3.3	Warunki ramowe rozwoju gospodarczego .....	28
3.4	Dynamika ludności i prognozy demograficzne.....	34
3.5	Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe.....	38
3.6	Turystyka.....	45
4	Infrastruktury transportowe – rozwój systemów nadrzędnych, warunków ramowych i wymagań.....	48
4.1	Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe .....	48
4.2	Warunki ramowe rozwoju transportu .....	50
4.3	Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec transgranicznej infrastruktury transportowej .....	55
5	Infrastruktury komunikacyjne – „Baza projektów” DPERON.....	58
5.1	Drogi lądowe.....	60
5.1.1	Zadanie 1.....	60
5.1.2	Zadanie 2.....	62
5.2	Koleje .....	67
5.2.1	Zadanie 1.....	67
5.2.2	Zadanie 2.....	68
5.3	Drogi wodne .....	71
5.3.1	Zadanie 1.....	71
5.3.2	Zadanie 2.....	72
5.4	Drogi powietrzne .....	74
5.4.1	Zadanie 1.....	74
5.4.2	Zadanie 2.....	75
5.5	Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu” .....	76

---

## PARTNER WIODĄCY:

### Ernst Basler + Partner GmbH

Tuchmacherstraße 47  
14482 Potsdam  
Telefon 0331 - 74 75 90  
Fax 0331 - 74 75 9 90  
E-Mail [info@ebp.de](mailto:info@ebp.de)  
Internet [www.ebp.de](http://www.ebp.de)  
Stephan Kathke, Katrin Heinz  
Projekt: 207091.70

## CZŁONKOWIE KONSORCJUM

### Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bernhardstraße 37  
01187 Dresden  
Telefon 0351 - 43 63 90  
Fax 0351 - 43 63 919  
E-Mail [dresden@vkt-gmbh.de](mailto:dresden@vkt-gmbh.de)  
Internet [www.vkt-gmbh.de](http://www.vkt-gmbh.de)  
Christoph Sommer

### InterPROJEKT Spółka z o.o.

ul. Podmiejska 21a  
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.  
Telefon 0048 - 95 - 720 86 95  
Fax 0048 - 604 261 350  
E-Mail [interprojekt@gorzow-home.pl](mailto:interprojekt@gorzow-home.pl)

### PRO LINGUA

ul. Kazimierza Wielkiego 63  
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.  
Telefon 0048 - 605 - 28 28 19  
Fax 0048 - 95 - 728 81 36  
E-Mail [zaloga@web.de](mailto:zaloga@web.de)

Andrzej Cegielnik

Grzegorz Załoga



5.6	Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej.....	80
6	Zintegrowana koncepcja komunikacyjna (zadanie 4) .....	82
6.1	Zróźnicowane poziomy rozważania .....	82
6.2	Struktura przestrzenna jako podstawa koncepcji komunikacyjnej ..	83
6.3	Podejście do zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Pomerania	88
6.4	Istotne relacje .....	91
6.5	Profil wymagań.....	97
6.5.1	Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania....	97
6.5.2	Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania...	98
6.6	Ocena istniejącej jakości komunikacji .....	100
6.6.1	Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania..	100
6.6.2	Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową .....	101
6.6.3	Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania.	102
6.7	Sieci infrastruktury turystycznej .....	104
6.8	Wpływ i ocena działań.....	108
6.9	Zalecenia działań .....	110
7	Ujęcie całego obszaru.....	122
7.1	Zróźnicowane poziomy ujęcia - Pomerania i „Obszar południowy”	122
7.2	Struktura obszaru – miejscowości ośrodkowe .....	122
7.3	Tworzenie hierarchii sieci.....	125
7.4	Jakościowa ocena projektów .....	129
7.5	„Missing Links” w DPERON .....	135
8	Zalecane działania.....	137
8.1	Priorytetowe projekty infrastruktury transportowej .....	138
8.2	Komunikacja i ciągłość .....	147
8.3	Instrumenty dla DPERON .....	149

## Aneks

A1	Pula projektów DPERON
A2	Karty wybranych projektów
A2.1	Projekty Mecklenburg-Vorpommern
A2.2	Projekty Brandenburg
A2.3	Projekty Berlin
A2.4	Projekty Sachsen
A2.5	Projekty Zachodniopomorskie
A2.6	Projekty Lubuskie
A2.7	Projekty Dolnośląskie
A3	Matryca oceny w ramach modelu ruchu zadanie 4
A3.1	Ocena działań (inwestycje drogowe) Ocena działań (inwestycje kolejowe)
A3.2	Skutki działań
A4	Mapa poglądowa obszaru DPERON Graficzna prezentacja projektów pogłębionych w kartach projektów
A5	Pogłębione informacje o rozwoju gospodarczym
A6	Dane o liczbie ludności, prognozy demograficzne w obszarze badań

## WSTĘP

- współpraca transgraniczna ... W Polsko-Niemieckim Obszarze Rozwoju Odra/Nysa (DPERON) powstał w ciągu ubiegłych lat aktywny proces komunikacji na różnych płaszczyznach, którego przedmiotem jest obecnie projekt „Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej - możliwości realizacji transgranicznych inwestycji”. Wyniki tego projektu przedstawione zostały w niniejszym raporcie.
- ... w postępowaniu nieformalnym ... Partnerzy projektu w DPERON zdecydowali się na to „nieformalne postępowanie”, gdyż dzięki temu nieformalnemu procesowi uzgodnień byli w stanie stworzyć ramy, które umożliwiają już we wczesnej fazie uzgodnienie konkretnych projektów. Projekty transgraniczne mogą być w ramach konsensusu dalej opracowywane na tej nieformalnej drodze i przedłożone upoważnionym gremiom do podjęcia decyzji, finansowania a w końcu do realizacji. Poprzez to nieformalne postępowanie zarysować się może konsensus a wspólna świadomość problemu ulega zaostrzeniu. Postępowania nieformalne mają przy tym tę zaletę, że mogą być stosowane w sposób elastyczny i dopasowany do sytuacji i służą tym samym przygotowaniu fachowemu formalnych procedur i decyzji planistycznych.
- ... stanowi konkretny wkład w dzieło jednoczenia się Europy Ciągła transgraniczna komunikacja ma decydujący wpływ na pomyślną integrację dotychczasowych i nowych członków jednoczącej się Europy. Dzięki intensywnej, interdyscyplinarnej analizie planów na szczeblu samorządowym i regionalnym po obu stronach Odry i Nysy udało się wypracować ważne, nowe wnioski w zakresie określonych po obu stronach priorytetów.
- konkretna praca w projektach jako wkład we współpracę transgraniczną Jednym z istotnych wniosków z transgranicznej współpracy jest fakt, że wszyscy uczestnicy procesów planistycznych w obszarze DPERON znajdują się w środku procesu integracji, do którego ważny wkład wnosi niniejszy projekt, będący jego kolejnym etapem. „Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej” opisują fragment całego procesu. Przez pryzmat tego założenia postrzegać należy przedstawione poniżej wyniki prac. Rezultaty opracowania nie stanowią ostatecznej analizy obszaru pogranicza, tylko odzwierciedlają aktualny stan jego poznania. Wszyscy uczestniczący w tym procesie opisują rezultaty prac jako „migawkę” aktualnej sytuacji. W szczególności można na różnych szczeblach wyprowadzić na tej podstawie założenia projektów dalszej współpracy w obszarze przygranicznym.
- różna głębokość opracowania – dokumenty planistyczne w trakcie aktualizacji Badania w celu zebrania danych w projekcie DPERON wykazują różną głębokość opracowania. Wynika to przede wszystkim z bardzo zróżnicowanej struktury polskiego i niemieckiego systemu zagospodarowania przestrzennego i planowania infrastruktury, która utrudnia bezpośrednią porównywalność oraz formułowanie równoznacznych stwierdzeń. Dodatkowo szereg istotnych dokumentów planistycznych (np. Krajowy Plan Rozwoju Berlina i Brandenburgii) znajduje się w fazie aktualizacji, tak iż wyciągane dzisiaj z nich wnioski mogłyby podlegać jutro innym ocenom. Niniejsze wyniki prac należy postrzegać również w kontekście tych uwarunkowań. Również głębokość opracowania na obszarze województwa dolnośląskiego różni się od intensywności analizy w trzech Euroregionach -, które potraktowane i zanalizowane zostały w ramach zintegrowanych koncepcji komunikacyjnych o wiele bardziej szczegółowo.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Merytoryczne opracowanie projektu miało miejsce w roku 2007, nie można więc było szczegółowo zbadać skutków przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Układu z Schengen w dniu 21 grudnia 2007 r. Bez głębokich analiz można jednak dzisiaj stwierdzić, że hamujące dotąd potoki transportowe kolejki na granicy całkowicie zniknęły i możliwe stało się jej szybkie przekraczanie. Dla DPERON oznacza to znaczną poprawę osiągalności poszczególnych lokalizacji. W perspektywie uczestnicy DPERON będą musieli skonfrontować się z wykorzystaniem nie potrzebnych już obiektów do odpraw granicznych.

intensyfikacja dialogu  
planistycznego – wykorzystanie  
procesów nieformalnych do  
opracowania projektów w  
drodze wzajemnych uzgodnień

Projekt DPERON stanowi wkład do rozpoznania i zrozumienia bilateralnych celów i priorytetów planistycznych. Prace te są kolejnym ważnym elementem w strategicznej współpracy w Polsko-Niemieckim Obszarze Rozwoju i przyczyniają się do kontynuacji i intensyfikacji transgranicznego dialogu planistycznego. Ten nieformalny, istotny dla integracji proces może stworzyć ramy do wczesnego uzgadniania konkretnych projektów, które mogą być na drodze konsensusu opracowane, poddane postępowaniu decyzyjnemu i realizowane.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

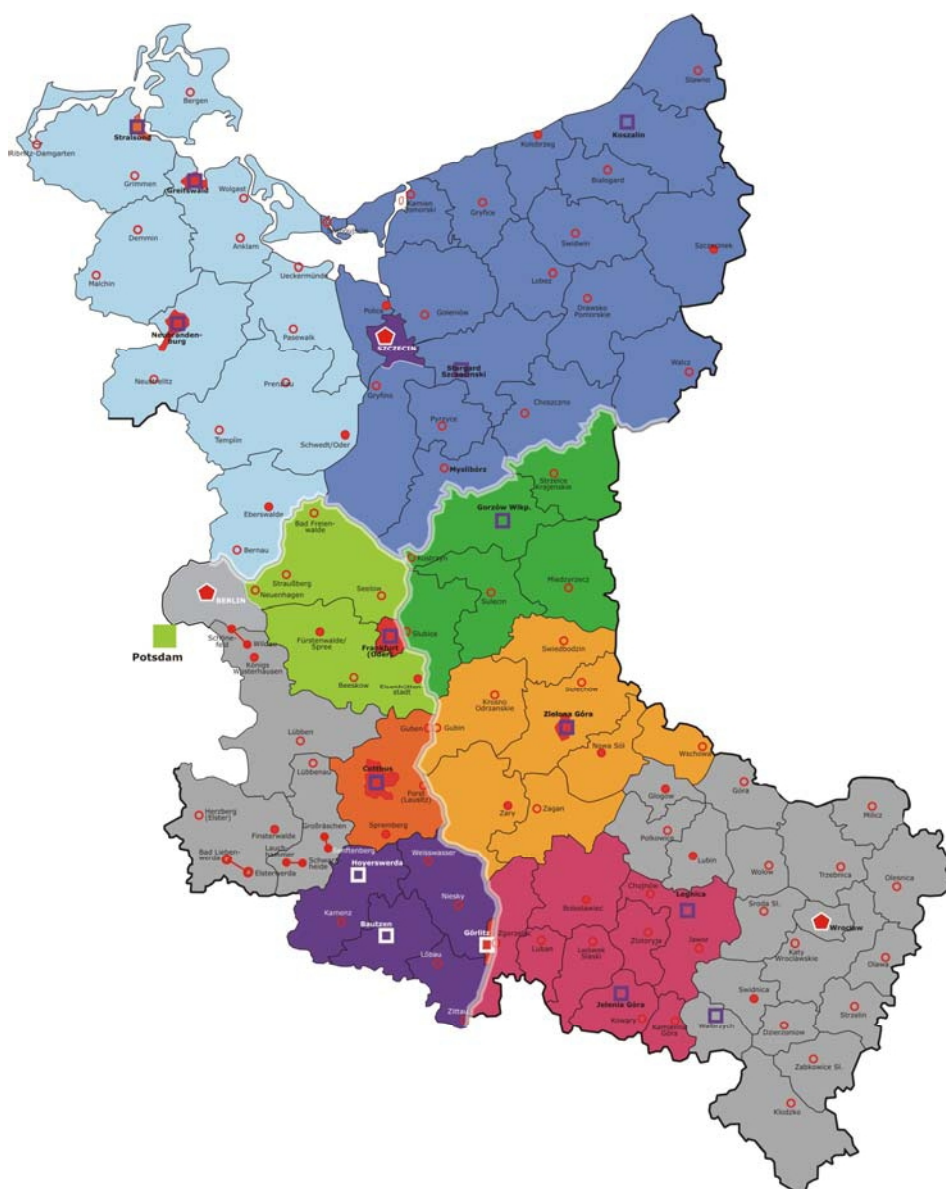
# 1 Zadanie opracowania i cele projektu

Wsparcie rozwoju gospodarczego całego obszaru dzięki odpowiedniej do potrzeb infrastrukturze transportowej

W celu intensyfikacji rozwoju gospodarczego i współpracy regionalnej wzdłuż obszaru polsko-niemieckiego grupa partnerów DPERON – reprezentowana przez Wspólny Departament Planowania Regionalnego Krajów Berlin i Brandenburgia oraz stowarzyszenie Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. zdecydowała podjąć ukierunkowane badania wspierające zrównoważony rozwój gospodarczy pogranicza, które przy zachowaniu całościowego spojrzenia szczególnie skupią się na rosnących wymaganiach w stosunku do infrastruktury transportowej obszaru oraz na istniejących, wymagających usunięcia przeszkodach.


  
 Powiaty i województwa na tle euroregionów:

kolor szary:  
poza obszarem pol.-niem.  
euroregionów





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Obszary metropolitarne i ich powiązania z dalszym otoczeniem

W centrum zainteresowania znajdują się przy tym możliwości wielkopowierzchniowego sieciowego powiązania zmierzającego do stworzenia wspólnego obszaru rozwoju oraz wynikające z tego efekty synergii dla rozwoju regionalnego, w szczególności poprzez wspólne oddziaływanie potencjałów obszaru stołecznego Berlin-Brandenburgia z potencjałami rozwijających się regionów metropolitarnych Szczecina i Wrocławia po stronie polskiej i saksońskiego trójkąta po stronie niemieckiej oraz centrów gospodarczych i administracyjnych Gorzowa i Zielonej Góry. W dotychczasowych dokumentach planistycznych obu stron dostrzega się wagę obszaru pogranicza. Jednakże w stosunku do potrzeb transgranicznych ma to jeszcze zbyt małe przełożenie na planowanie infrastruktury transportowej.

Punkt wyjścia: zalecenia Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej

Punkt wyjścia dla badań stanowią zalecenia 15. Posiedzenia Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej z września 2004 w Berlinie przygotowane na Polsko-Niemieckie Konsultacje Międzyrządowe w dniu 4 listopada 2004 w Krakowie: Przy ocenie warunków wyjściowych, tzn. istniejących struktur i planów, na pierwszym planie powinny znaleźć się następujące aspekty:

- Inwentaryzacja w celu powiązania po stronie polskiej i niemieckiej połączeń wschód-zachód z połączeniami północ-południe;
- Zebranie wszystkich planów dotyczących przedsięwzięć infrastrukturalnych we wspólnym regionie pogranicza pod względem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości;
- Dalsza modernizacja i rozbudowa połączeń transgranicznych, stworzenie nowych połączeń komunikacyjnych w celu usunięcia istniejących deficytów jako podstawa skoordynowanego transgranicznego wspierania gospodarki i szybkiej poprawy możliwości komunikowania się;
- Ciągłe uzgodnienia działań infrastrukturalnych, mających na celu rozwój komunikacji oraz rozwój regionalny, pod kątem ich znaczenia gospodarczego dla polsko-niemieckiego regionu jako całości;
- Wypracowanie materiału pomocnego w podejmowaniu decyzji przez władze polityczne, instytucje fachowe i regiony.

Podstawy podejmowania decyzji przez euroregiony

Konkretne korzyści wyniki prac przyniosą w szczególności euroregionom, które muszą określać priorytety na swoim obszarze na rozpoczynający się horyzont finansowy Unii Europejskiej.

Usprawnienie dalszej współpracy transgranicznej

Od współpracy transgranicznej, która istnieje na wielu różnych szczeblach, oczekiwane są następujące rezultaty projektu:

- zapewnienie stabilnej i długofalowej komunikacji poprzez kontynuację kooperacji transgranicznej na szczeblu roboczym
- intensyfikacja uzgodnień istotnych przestrzennie planów poprzez Polsko-Niemiecki System Informacji Przestrzennej (w trakcie tworzenia) celem kwalifikowania procesów planistycznych
- stworzenie bazy współpracy transgranicznej zmierzającej do gospodarczego rozwoju wspólnego obszaru po obu stronach Odry i Nysy
- intensyfikacja współpracy fachowej przy przygotowywaniu planów infrastruktury po obu stronach obszaru DPERON

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- pogłębienie współpracy w zakresie poszczególnych przedsięwzięć poprzez wspólne grupy robocze, konkretne określenie potrzebnych działań oraz etapów roboczych
- wykorzystanie aktualnych programów wsparcia celem poprawy realizacji planów
- odpowiednio wczesne uzgadnianie wniosków o środki wsparcia celem zapewnienia realizacji przedsięwzięcia z korzyścią dla obu stron
- wygenerowanie wspólnych projektów

DPERON ważnym krokiem na długiej drodze

Projekt DPERON należy ocenić jako początek – następować muszą dalsze kroki, wpisujące się w całościowe kształtowanie współpracy transgranicznej.

## **2 Metodyka i istotne podstawy podejmowanych działań**

### **2.1 Uwaga wstępna**

Od projektu raportu o zadaniach 1 i 2 do raportu końcowego

Niniejszy raport odnosi się do sytuacji z 30 kwietnia 2008. Projekt raportu dotyczący zadań 1 i 2, który zawierał w większości rozdziały 1 do 5, został już poddany szeroko zakrojonej partycypacji. Po pierwsze został przekazany przez poszczególnych członków grupy sterującej odpowiednim partnerom po polskiej i niemieckiej stronie, a po drugie raport (stan na 9 października 2007, wersja polska i niemiecka) został opublikowany na stronie internetowej Euroregionu Pomerania, a także na stronie projektu.

Procedura partycypacyjna dla zadań nr 1 i 2

Po niemieckiej stronie w pracach uczestniczyło biuro Euroregionu Pomerania oraz Wspólny Departament Planowania. Za ich pośrednictwem w procedurze partycypacji uczestniczyły następujące instytucje:

- Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Kraju Meklemburgia-Pomorze Przednie
- Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Przestrzennej Brandenburgii
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Kraju Saksonia
- Regionalna wspólnota planowania Uckermark-Barnim
- Regionalna wspólnota planowania Oderland-Spree
- Regionalna wspólnota planowania Laustiz-Spreewald
- Urząd Gospodarki Przestrzennej i Planowania Kraju Przepomorza
- Urząd Gospodarki Przestrzennej i Planowania Pojezierza Meklemburskiego

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Po polskiej stronie wszystkie zainteresowane województwa uczestniczyły w procesie partycypacyjnym poprzez członków grupy sterującej DPERON.

Członkowie Grupy Sterującej ...

Grupa Sterująca DPERON składała się z przedstawicieli następujących instytucji:

- Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii
- Europaregion POMERANIA e. V.
- Województwo Zachodniopomorskie, Urząd Marszałkowski, Departament Infrastruktury
- Województwo Lubuskie, Urząd Marszałkowski, Departament Geodezji, Planowania Przestrzennego i Gospodarki Nieruchomościami
- Województwo Dolnośląskie, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu
- Euroregion Pro Europa Viadrina
- Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr

... oraz goście

Oprócz wymienionych członków Grupy Sterującej DPERON w pracach uczestniczyli jako goście przedstawiciele następujących instytucji:

- Administracja Senacka ds. Rozwoju Miasta Berlina
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Kraju, Kraj Meklemburgia-Pomorze Przednie, Wydział Gospodarki Przestrzennej
- Saksońskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Wydział Rozwoju Kraju, Geodezja, Referat 45, Europejska Gospodarka Przestrzenna i Planowanie Specjalistyczne
- Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Wydział Transportu
- Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki

różny poziom wiedzy o projekcie - wzrost zainteresowania aktywną partycypacją

Istotnym elementem towarzyszącym procesowi DPERON był ciągły przepływ informacji oraz bieżące uzgadnianie treści i celów projektu. Jednocześnie w dotychczasowej pracy okazało się, że istnieje silne zainteresowanie *aktywną partycypacją* w projekcie DPERON ze strony tych regionalnych ośrodków.

Partycypacja w tworzeniu raportu końcowego w styczniu 2008

Grupa sterująca DPERON przyjęła więc takie plany działań i terminarze dla poszczególnych pakietów roboczych, że partycypacja w zadaniach 1 do 4 przez ośrodki regionalne powinna zakończyć się w odpowiedniej formie w styczniu 2008 r., tak aby poszczególne stanowiska mogły zostać uwzględnione we wspólnym projekcie. Dla zadań 1 i 2 (raport na 9 października 2007) grupa sterująca DPERON rozpoczęła fazę współuczestnictwa w październiku i listopadzie.

Prezentacja **AKTUALNEGO, MOŻLIWEGO DO ZBADANIA** stanu prac – w dalszej perspektywie konieczna aktualizacja

Ze względu na bardzo dużą liczbę poszczególnych projektów i postępujące prace nad planami związanymi z wieloma poszczególnymi projektami niniejszy raport odnosi się do aktualnego stanu prac, na ile jest on możliwy do ustalenia. Zastrzega się więc wyraźnie możliwość zmiany informacji i poczynienia niezbędnych uzupełnień dotyczących poszczególnych projektów, zgodnie z intencją projektu DPERON.

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

„Głębokość analizy DPERON” –  
Analiza **ISTOTNYCH** ośrodków  
i osi komunikacyjnych

W tym miejscu należy wyraźnie wskazać na perspektywę, z jakiej prowadzona jest w tej chwili analiza w ramach projektu („z lotu ptaka”). W centrum badań leży DPERON, tzn. cały obszar graniczny od wybrzeża Morza Bałtyckiego po granicę czeską. Dla stworzenia koncepcji komunikacyjnej podjęto głębszą analizę jednego wycinka obszaru DPERON, mianowicie Euroregionu Pomerania. Z tej celowo wybranej, relatywnie „odległej” perspektywy wynika, że wszystkie obserwacje koncentrują się na najważniejszych lokalizacjach i ogólnej sytuacji komunikacyjnej w DPERON. I tak na przykład koncepcja komunikacyjna dla Euroregionu Pomerania powstaje na bazie miejscowości ośrodkowych; miejscowości znajdujące się poniżej nich w hierarchii uwzględniono tu jedynie w tle. Nie oznacza to jednak, że strukturalnym tym i ich potencjałom i impulsom gospodarczym nie przypisuje się żadnego znaczenia – wręcz przeciwnie. Ponieważ jednak analiza obejmuje cały obszar, można skoncentrować się jedynie na „najwyższych stopniach hierarchii”.

Ważne uwarunkowania -  
wszystkie istotne dokumenty  
planistyczne po polskiej stronie  
są aktualizowane

Przy lekturze poniższych informacji należy mieć w szczególności na uwadze, że po stronie polskiej trwa proces aktualizacji i ustalania priorytetów, który dotyczyć będzie wszystkich istotnych dokumentów planistycznych. Częściowo istnieją konkretne, zaktualizowane plany, w większości przypadków autorzy opracowania mogli korzystać jedynie z dokumentów „znajdujących się w procesie aktualizacji”. Z tego powodu w raporcie przedstawione są obecnie obowiązujące stany planowania, które zapewne w najbliższym czasie poddane zostaną aktualizacji.

Wielkie wydarzenia  
oddziaływające na rozbudowę  
infrastruktury

Dalszym momentem w przyszłym lub trwającym procesie aktualizacji i ustalania priorytetów są mistrzostwa Europy w piłce nożnej Euro 2012, które będą rozgrywane w Polsce [oraz w Ukrainie]. W związku z tym wydarzeniem w Polsce budowane i modernizowane będą liczne elementy infrastruktury, jednakże nie jest na dziś jeszcze określone, jakie będą priorytety.

Przystąpienie do Schengen  
w 2008 r.

Zmiany wpływające na kwestie transportowe wynikać będą również z przystąpienia Polski do Umowy z Schengen, które obowiązuje od 21 grudnia 2007. Pociągną one za sobą zarówno zmiany potoków ruchu na przejściach granicznych oraz na drogach dojazdowych jak i częściowo w rozkładzie ruchu na różne relacje transgraniczne.

Analiza materiałów jako  
podstawa działań – uzupełniona  
przez opinie ekspertów

Dla celów niniejszego opracowania przeprowadzono wyłącznie przeszukiwanie źródeł oraz analizy istniejących materiałów. W wyniku analizy szeregu dokumentów (patrz bibliografia) zebrano w większości wymagane informacje. W odniesieniu do strony polskiej odbyło się to z wykorzystaniem danych przekazanych przez polskich partnerów. Analizy te zostały uzupełnione poprzez partycypację podmiotów lokalnych i regionalnych.

Osiem narad grupy  
koordynującej od początku  
projektu

W ramach posiedzeń grupy koordynującej w dniach 3 kwietnia 2007 r. w Bernau, 14 maja 2007 r. we Frankfurcie n. Odrą oraz 3 lipca 2007 r. w Poczdamie omówiono stan prac, dalsze konieczne działania i sposób realizacji projektu. W styczniu i lutym 2008 r. przeprowadzono łącznie pięć kolejnych posiedzeń grupy koordynującej, przedmiotem których było przede wszystkim włączenie wyników udziału partnerów do raportu końcowego.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Grupa sterująca jako gremium kierujące projektem

Monitorująca grupa sterująca zbierała się w tym czasie również sześć razy jako gremium kierujące projektem. Oprócz kierowania projektem gremium to ma m.in. za zadanie zapewnienie współdziałania polskich i niemieckich partnerów pośrednio i bezpośrednio uczestniczących w projekcie. Marszałkowie wszystkich trzech województw przygranicznych już przed rozpoczęciem właściwego projektu zasygnalizowali swoją akceptację i gotowość wsparcia projektu.

Konferencja inauguracyjna  
23 maja 2007 r. w Eberswalde

23 maja 2007 r. w Eberswalde odbyła się konferencja inauguracyjna projektu. Polscy i niemieccy uczestnicy zostali poinformowani w sprawie przedsięwzięcia, partnerzy projektu przedstawili swoje opinie i oczekiwania oraz poinformowali o aktualnych projektach odnoszących się bezpośrednio do DPERON.

Prezentacja śródkresowa dotycząca projektu odbyła się 7 listopada 2007 w Greifswaldzie. Dzięki prezentacjom i dyskusjom na temat kilku wybranych połączeń komunikacyjnych, które podczas prac nad projektem wykrystalizowały się jako priorytetowe lub przy których dostrzeżono potrzebę dyskusji albo działań, udało się poinformować o stanie prac wielu przedstawicieli strony polskiej i niemieckiej.

W połowie 2008 r. przewiduje się konferencję końcową ws. projektu.

Dla Euroregionu Pomerania w związku z pogłębieniem działania 4 (Zintegrowana Koncepcja Komunikacyjna) nastąpiło przekazanie dodatkowych informacji po polskiej (20 września 2007 w Szczecinie) i niemieckiej stronie (26 października 2007 w Bergen).

Bardzo duże wymagania –  
bardzo zróżnicowane  
oczekiwania w zakresie  
„szerokości perspektywy” i głębi  
analizy

W wyniku dodatkowej partycypacji i informacji nastąpiła wzmożona współpraca w końcowej fazie projektu, w szczególności ze strony przedstawicieli gmin. Składano propozycje i informacje do odpowiednich projektów w formie pisemnej, ustnej i telefonicznej, a następnie sprawdzano je z punktu widzenia przydatności dla projektu DPERON. Te wspomniane wyżej projekty wniesione przez gminy zostały wprowadzone do tabeli zbiorczej projektów, o ile nie były w tym zasobie obecne już wcześniej.

Dotychczasowe uzgodnienia w ramach projektu potwierdziły wysokie oczekiwania stawiane przed projektem. Pokazały one jednak również, że istnieją po części bardzo różne, po części rozbieżne opinie w zakresie przewidywanej głębi opracowania (np. lokalnej analizy wszystkich samorządowych projektów infrastruktury transportowej) oraz „szerokości perspektywy” (np. analiza istotnych relacji transportowych pomiędzy ważnymi centrami obszaru opracowania). Dotyczy to również intensywności (głębi) analizy w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu (np. Kolej). W ramach dalszej realizacji projektu ważnym zadaniem będzie „zniwelowanie” tych różnych wymagań.

**PODSUMOWANIE**

- Proces komunikacji musi być realizowany w bardzo różny sposób po polskiej i niemieckiej stronie, po części z dużym nakładem sił, co prowadzi do różnic w osiągniętym stanie zaawansowania.
- Różne oczekiwania w stosunku do głębi przestrzennej i komunikacyjnej projektu prowadzą częściowo do nieporozumień. Różnice te jednak wskazują jednak również na konieczność istnienia DPERONU jako

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PODSUMOWANIE**

transgranicznego/ponadregionalnego instrumentu przekazywania informacji i uzgadniania decyzji na porównywalnych poziomach opracowań. Na przyszłość oznacza to, że działania DPERONU powinny być kontynuowane, po to aby doprowadzić do lepszej transgranicznej i ponadregionalnej wymiany informacji i uzgodnień.

- Komunikacja w ramach projektu będzie kontynuowana *oraz intensyfikowana* do zakończenia projektu z wymienionymi lub ewentualnie nowymi podmiotami.
- Realizacja projektu pokazała dotychczas, że realizacja „interaktywna” (wielostopniowe uzgodnienia) jest właściwa i prowadzi do celu. Wstępne wyniki i działania uzgadniane są z polskimi i niemieckimi partnerami, aby wypracować produkt (zasadniczo) akceptowany przez wszystkie strony. Również w przyszłości ten interaktywny proces powinien być kontynuowany celem wspólnego wypracowywania uzgodnionych rezultatów w zakresie dalszych planów, a przede wszystkim realizacji.

**2.2 Dokumenty związane z projektem**

Główne podstawy planistyczne  
po obu stronach granicy

Do najważniejszych dokumentów po stronie niemieckiej zalicza się Federalny Plan Szlaków Transportowych, plany rozwoju poszczególnych krajów związkowych oraz koncepcje rozwoju i działania euroregionów. Po stronie polskiej pod uwagę wzięto wojewódzkie strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju transportu. Uwzględnić należy jednak wyżej wymienione zastrzeżenie wskazujące w prawie wszystkich przypadkach na planowaną w najbliższym czasie lub trwającą aktualizację tych dokumentów.

Ponadto autorzy uwzględnili w swoich analizach umowy międzyrządowe, wyniki prac polsko-niemieckich komisji ekspertów oraz dalsze formalne i nieformalne plany w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

W zestawieniu użytych dokumentów i materiałów wymieniono wszystkie istotne publikacje (patrz Bibliografia i dokumenty).

**2.3 Dalsze istotne inicjatywy i projekty**

Polsko-niemiecki region pogranicza był dotychczas analizowany i opracowany w ramach bardzo wielu projektów. Zasadniczo analizowano jednakże regiony częściowe, jak np. euroregiony lub też uwaga była koncentrowana na konkretne osi transportowe. Całościowego „przeglądu” całego regionu pogranicza wzdłuż Odry i Nysy dotychczas nie stworzono. Lukę tę stara się wypełnić w pierwszym etapie projekt DPERON.

„Wartość dodana” projektu DPERON:  
rekomendacje dla CAŁEGO obszaru

„Wartość dodaną” projektu DPERON stanowi powiązanie wyników licznych, różnych opracowań oraz analiza całego regionu pogranicza, w odniesieniu do

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

którego ostatecznie formułowane będą wnioski dotyczące rozwoju infrastruktury.

Poniżej scharakteryzowane zostały najważniejsze projekty.

**2.3.1 Inicjatywy w polsko-niemieckim obszarze opracowania****PARTNERSTWO ODRZAŃSKIE**

Partnerstwo Odrzańskie ma na celu rozwój regionu odrzańskiego w kierunku gospodarczego obszaru wzrostu. Partnerzy kooperacyjni – Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie oraz Berlin, Brandenburgia, Saksonia i Meklemburgia-Pomorze Przednie - ustalili priorytety działania w następujących dziedzinach:

- innowacje i transfer technologii,
- poprawa transgranicznych połączeń transportowych oraz
- turystyka.

Do wymienionych dziedzin zostały utworzone fora zajmujące się opracowaniami merytorycznymi. Jako istotne cele dotyczące infrastruktury transportowej można wyróżnić następujące:

- wspólny lobbying u rządów Polski i Niemiec oraz w Unii Europejskiej na rzecz projektów infrastruktury kolejowej
- optymalizacja rozkładów jazdy oraz połączeń w całości komunikacji publicznej
- stworzenie atrakcyjnych i przejrzystych ofert taryfowych w przewozach transgranicznych.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****CETC**

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy jest wspólną Inicjatywą 9 regionów krajów członkowskich Unii Europejskiej. Inicjatywa ma na celu stworzenie dogodnych połączeń komunikacyjnych ze Szwecji przez Bałtyk i dalej na południe Europy – na Bałkany oraz do Włoch. Dalekosiężnym celem Inicjatywy jest stworzenie ponadregionalnego pasma rozwoju gospodarczego.

Osią Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jest międzynarodowa droga E65 (w Polsce droga krajowa nr 3), która bierze swój początek w Malmö w Szwecji i kończy się w Chanią na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące z północy na południe połączenia kolejowe oraz droga wodna Odry. W

charakterystyce Korytarza uwzględnia się także połączenia lotnicze sięgające poza jego obszar.

Na obszarze oddziaływania CETC, biorąc pod uwagę południową Szwecję, regiony z krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz część Bałkanów wraz z północnymi Włochami i Grecją, mieszka ok. 35 mln osób. Znajdują się tu obszary ważne z gospodarczego punktu widzenia, węzły komunikacyjne i szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej. Funkcjonują tu różne rodzaje transportu, dzięki czemu oprócz dominującego dziś transportu drogowego, istnieje możliwość stworzenia znaczącego w wymiarze europejskim połączenia morsko-kolejowego pomiędzy Szwecją oraz krajami leżącymi nad Morzem Bałtyckim a krajami i regionami leżącymi nad Morzem Adriatyckim, Czarnym i Egejskim.

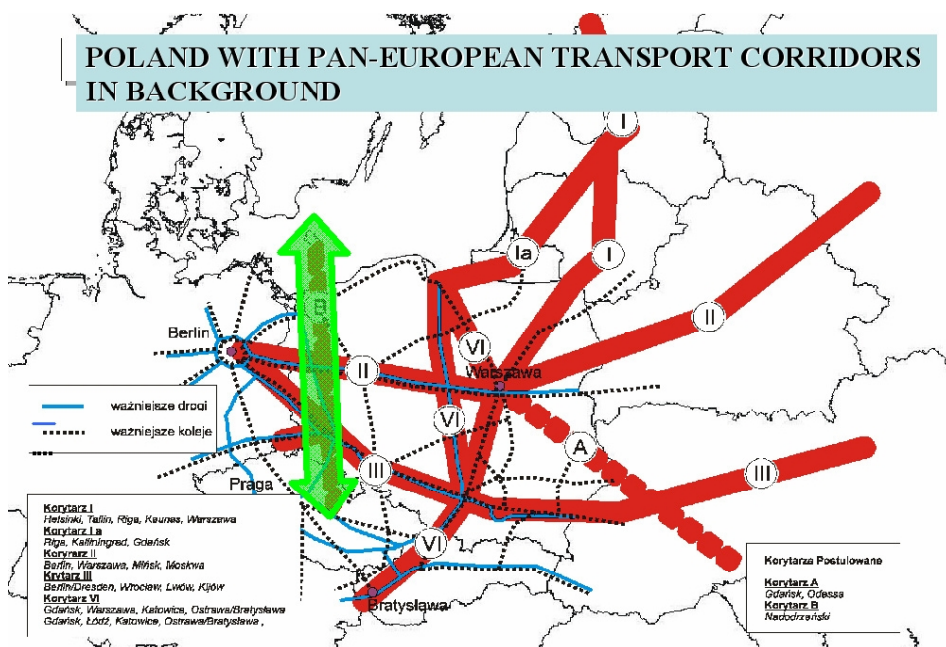
Inicjatywa polityczna utworzenia korytarza CETC została poparta przez 6 regionów, które w kwietniu 2004 roku w Szczecinie podpisały Międzyregionalne Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i były to: Skania (Szwecja), polskie województwa (Zachodniopomorskie, Lubuskie i Dolnośląskie), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysława (Słowacja).

Obecnie stronami Porozumienia CETC są: Województwo Zachodniopomorskie; Województwo Lubuskie; Województwo Dolnośląskie; Region Skania (Szwecja), Region Hradec Kralove (Czechy); Region Bratysława i Region Trnava (Słowacja),



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Powiaty Vas i Zala – reprezentujące węgierski Region Nugat- Dunántúli oraz Region Varaždin (Chorwacja). Region Reneto jest obserwatorem.



W celu inicjowania i koordynacji działań regiony członkowskie powołały Międzyregionalny Komitet Sterujący, w skład którego wchodzi ich szefowie lub zastępcy oraz wyznaczeni przez nich urzędnicy regionalnych instytucji.

W Lizbonie (październik 2006), na 14 ministerialnej konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i regionalne, głównym tematem były „Sieci dla zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego. Mosty ponad Europą”, gdzie uznano, że korytarz CETC doskonale wpisuje się w planowaną sieć współpracy regionalnej w Europie.

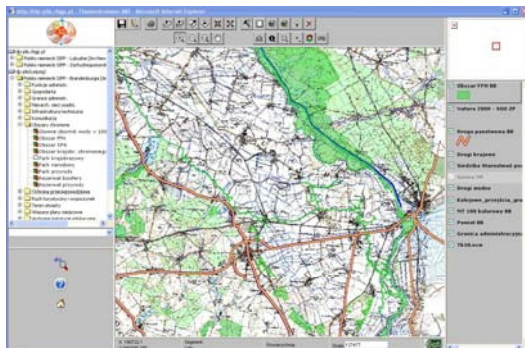
Głównym zadaniem sygnatariuszy porozumienia jest doprowadzenie do tego, aby CETC stał się jedenastym Pan-Europejskim Korytarzem Transportowym UE od 2010 roku, czyli w roku kiedy będzie miała aktualizacja obecnych korytarzy transportowych i rewizja sieci priorytetowych projektów sieci TEN-T.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC, ma być w przyszłości tworzony przez drogi ekspresowe, autostrady, magistrale kolejowe i transport rzeczny. Stworzy on nowe dogodne możliwości dla rozwoju handlu i turystyki jak również pomoże w ustanowieniu silnych ekonomicznie i społecznie związków między krajami leżącymi na jego przebiegu oraz krajów ciężących do niego, będąc najkrótszą drogą lądową pomiędzy północną i południową Europą. Korytarz dzięki swoim walorom może przyczynić się do intensyfikacji obrotów towarowych między państwami Europy Północnej a krajami Azji Mniejszej (np. Turcji), Półwyspu Arabskiego, północnej Afryki i Azji.

Rezultatem współpracy regionów w ramach CETC będzie usprawnienie połączeń komunikacyjnych, realizacja wspólnych inicjatyw i zacieśnienie więzi gospodarczych.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****D-P-PLIS (Polsko-niemiecki system informacji przestrzennej)**

Ryc. 2:  
Fragment systemu D-P-PLIS  
[Źródło: Gemeinsame  
Landesplanungsabteilung]



POLSKO-NIEMIECKI SYSTEM INFORMACJI PRZESTRZENNEJ służy uproszczeniu i poprawie skuteczności współpracy transgranicznej we wspólnym obszarze planistycznym i gospodarczym.

Landy Berlin i Brandenburgia opracowują razem z Meklemburgią-Pomorzem Przednim, Saksonią,

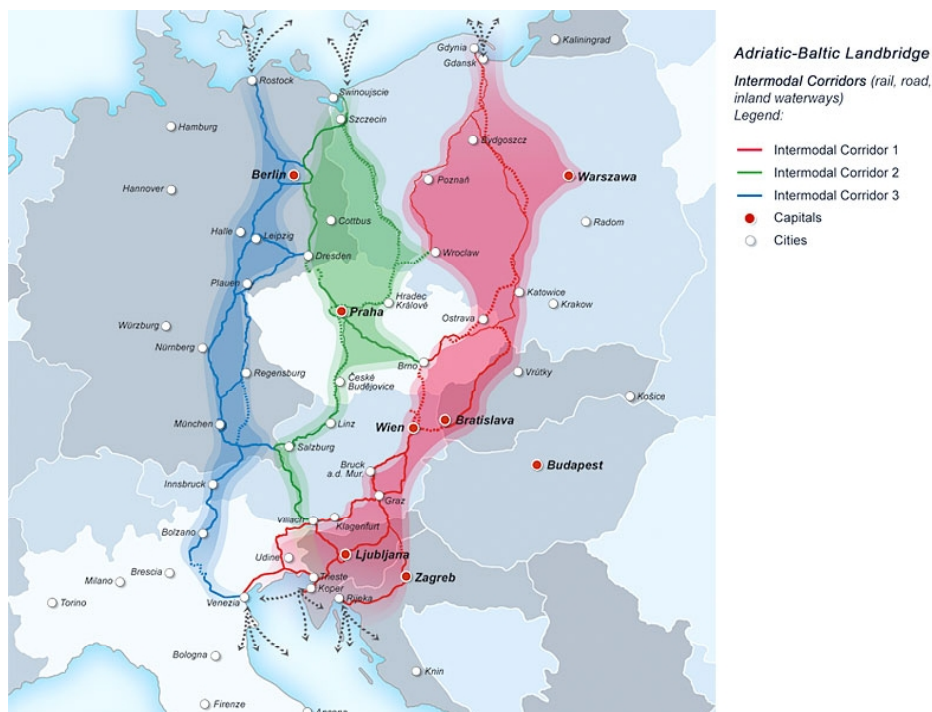
Województwami Zachodniopomorskim, Lubuskim i Dolnośląskim system informacji przestrzennej, w którym struktury przestrzenne całego polsko-niemieckiego regionu pogranicza mają być przedstawione dwujęzycznie na bazie nowoczesnej sprzętowej i programowej platformy cyfrowej. System ma skutecznie wspierać transgraniczną współpracę oraz wymianę informacji.

Cele projektu:

- Stworzenie instrumentu wsparcia decyzyjnego w zakresie planowania i rozwoju przestrzennego;
- Bazująca na systemie GIS, pokrywająca cały obszar i dająca się stale aktualizować prezentacja ważnych dla przestrzeni struktur regionów planistycznych i województw położonych na polsko – niemieckiej granicy w wersji polsko- i niemieckojęzycznej;
- Stworzenie podstaw do wytworzenia dowolnych wyciągów obszarowych dotyczących dowolnych kombinacji tematycznych dla kręgu użytkowników branżowych
- Stworzenie warunków do korzystania z danych rzeczowych i geograficznych przez osoby trzecie.

**2.3.2 Projekty INTERREG w obszarze badań****AB LANDBRIDGE**

Ryc. 3:  
Korytarze opracowań AB  
Landbridge  
[Źródło: [www.ablandbridge.eu](http://www.ablandbridge.eu)]



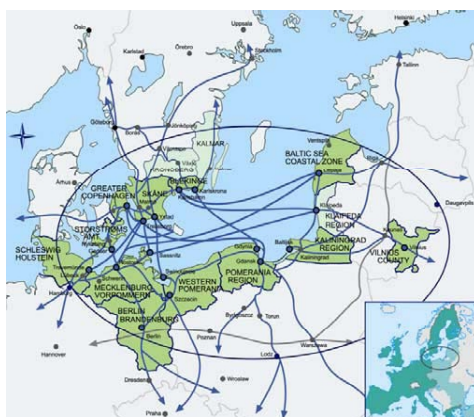
W ramach projektu Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) dokonana została analiza 3 tras korytarzy w obszarze A-B Landbridge pod względem bieżącej (2006) i oczekiwanej (2010, 2020) podaży i popytu na poszczególne gałęzie transportu, aspektów logistycznych oraz scenariuszy planowania przestrzennego. Równoległe do analizy jest realizowanych szereg działań o charakterze instytucjonalnym, koncentrujących się na budowaniu forum dyskusyjnego (forum rozwoju przestrzennego, wysokiego szczebla grupa doradcza ds. transportu), w celu poszerzenia bazy instytucjonalnej, a także kluczowych konsultacyjnych projektów i programów referencyjnych poza obszarem CADSES. Projekty pilotażowe pozwoliły określić najkorzystniejsze obszary współpracy portów i terminali oraz ocenić niezbędne warunki dla uruchomienia określonych usług. W ramach projektu opracowana została mapa rozmieszczenia dróg w korytarzach Landbridge, określony profil instytucjonalny programu współpracy A-B oraz zalecenia do polityk.

Inicjatorem i wiodącym partnerem projektu jest Region Veneto we Włoszech a jego uczestnikami są także: Austria, Czechy, Niemcy, Słowenia, Włochy i Polska. Łącznie w projekcie uczestniczą 23 instytucje reprezentując władze regionalne, porty, przewoźników drogowych i kolejowych oraz instytucje współpracy międzynarodowej. Projekt rozpoczął się 1 czerwca 2006 r., zakończenie przewidziane jest na koniec kwietnia 2008 r. Szczegółowe informacje zawarte są na stronie internetowej [www.ablandbridge.eu](http://www.ablandbridge.eu).

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Pomysł powstania i realizacji projektu A-B Landbridge umożliwi precyzyjną identyfikację elementów infrastrukturalnych korytarza transportowego północ-południe, a co za tym idzie wskazania możliwości i szans na korzystanie z jego istnienia. Jest to istotne również z punktu widzenia realizacji inwestycji transgranicznych identyfikowanych w ramach DPERON. Obszar objęty projektem DPERON położony jest bezpośrednio w zakresie badanych korytarzy nr 2 (zielony) oraz nr 3 (niebieski).

Projekt A-B Landbridge wskazuje również na duże znaczenie współpracy regionalnej. Obecnie współpraca ta najlepiej kształtuje się w granicach państw; współpraca ponadgraniczna jest w dużym stopniu sformalizowana i z reguły nie obejmuje planowania wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

**BALTIC GATEWAY+**

Projekt BALTIC GATEWAY+ ma na celu stworzenie lepszej integracji transportowej regionów południowego Bałtyku, prowadzącej do efektywniejszych rozwiązań transportowych. W szczególności chodzi o lepsze włączenie dróg wodnych południowego basenu Morza Bałtyckiego do transeuropejskich sieci transportowych oraz dalszy rozwój koncepcji „morskich autostrad” jako alternatywy do korytarzy lądowych.

Szczególne priorytety stanowią:

- zwiększenie przepustowości w transporcie i logistyce,
- poprawa stanu ośrodków intermodalnych,
- rozbudowa transportu kontenerowego i budowa terminali kontenerowych
- badania w zakresie projektów bliźniaczych określonych portów,
- inwestycje w połączenia z obszarami w głąb lądu wraz z rozwojem zintegrowanej sieci usług,
- zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej Europy.

Do najważniejszych proponowanych projektów na terenie województwa zachodniopomorskiego należy:

- - budowa stałej przeprawy drogowej przez rzekę Świnę w mieście Świnoujście,
- - budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina,
- - wzmocnienie drogi krajowej nr 11 na odcinku Kołobrzeg – granica województwa,
- - rozbudowa terminalu intermodalnego i bazy Promów Morskich w Świnoujściu,



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- - poprawa dostępności drogowej oraz kolejowej do portów morskich w Szczecinie i w Świnoujściu,
- - przebudowa drogi S3 Świnoujście – Lubawka na odcinku Świnoujście – Szczecin,
- modernizacja linii kolejowej CE – 59.

**COINCO**

Ten projekt w ramach programu INTERREG naświetla korytarz Północ-Południe z Oslo nad Adriatyk. Inicjatywa stawia sobie za cel m.in. włączenie osi Berlin-Kopenhaga do listy priorytetów sieci transeuropejskich TEN. Cała oś ma być rozwinięta z wysoce kwalifikowaną infrastrukturą w zakresie transportu drogowego, szynowego, lotniczego i drogami wodnymi i ma zapewniać płynne przejścia pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Oslo i Berlin mają zostać połączone linią kolei dużej prędkości do roku 2025. Rozwinięty ma zostać wspólny system biletowy dla pasażerów i zostać połączony z ofertami innych oferentów lub innych rodzajów transportu.

W celu optymalizacji przewozów towarowych dąży się do zintegrowanych centrów towarowo-przeładunkowych, wyposażonych w optymalny dostęp do infrastruktury. Np. aktualną kwestią jest dobre skomunikowanie portu w Göteborgu. Sieci kolejowe zostaną wyposażone w urządzenia sterowania i bezpieczeństwa w takiej formie, że europejski standard będzie wszędzie identyczny i wszędzie dostępny. Za pomocą inteligentnych systemów kierowania pociągami przełamane mają zostać problemy interoperatywności.

Następujący partnerzy współpracują nad realizacją tych celów:

- Kopenhaga (Lead partner)
- Bornholm
- Oslo
- Østfold
- Akershus
- Business Region Göteborg AB
- Region Skåne
- Malmö
- Lund
- Landskrona
- Helsingborg
- Region Halland
- Region Västra Götaland
- InvestitionsBank des Landes Brandenburg

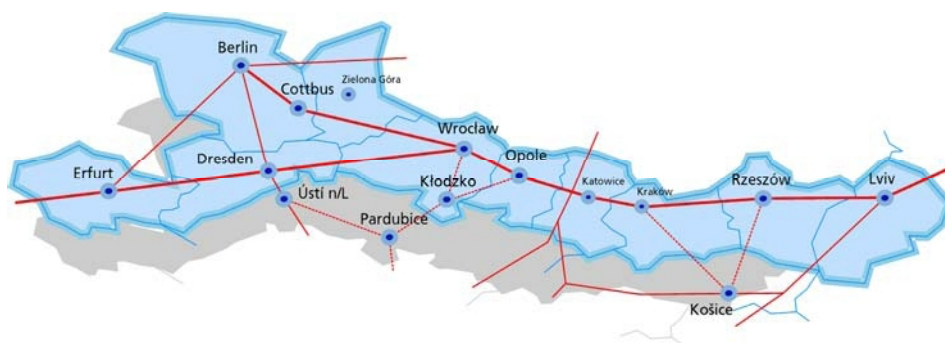
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****JoiTraM**

W ramach projektu Joint Transport Management (JoiTraM) Województwo Lubuskie oraz kraje Berlin i Brandenburgia podjęły następujące zagadnienia:

- transgraniczne planowanie w zakresie transportu
- analiza poszczególnych relacji w regionalnych przewozach kolejowych
- wsparcie województwa w utworzeniu regionalnego zarządu komunikacji publicznej

W projekcie realizowanym pod kierownictwem Związku Komunikacji Berlina-Brandenburgii (VBB) osiągnięto następujące cele:

- W odniesieniu do połączeń kolejowych Berlin-Gorzów Wlkp., Berlin-Zielona Góra, Berlin-Sulechów, Guben-Nowa Sól oraz Cottbus-Żagań zaprojektowano optymalizację w uzgodnieniu rozkładów jazdy, procesów eksploatacji oraz systemu przesiadek, która zwiększa atrakcyjność tych połączeń. Zbadano również możliwości optymalizacji powiązań z pozostałą komunikacją publiczną.
- Na bazie tej koncepcji opracowano wnioski w zakresie modernizacji infrastruktury oraz przedstawiono propozycje do realizacji.
- W zakresie powstania regionalnego zarządu komunikacji opracowano konkretne struktury organizacyjne oraz harmonogram realizacji.

**2.3.3 Współpracujące projekty INTERREG****VIA REGIA**

Via Regia („Królewski szlak”) łączy jako Paneuropejski Korytarz Transportowy III takie miasta i metropolie jak Berlin, Drezno, Wrocław, Kraków, Lwów i Kijów. Obszar ten, zamieszkały przez ok. 30 mln ludzi, ma wielkie znaczenie dla przyszłego rozwoju i dalszej integracji Unii Europejskiej i jej sąsiadów. Dla optymalnego wykorzystania wynikającego z tego potencjału partnerzy ED-C III Via Regia chcą wypracować strategię rozwoju obszaru leżącego wzdłuż Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III.

Opracowanie stawia sobie następujące cele:

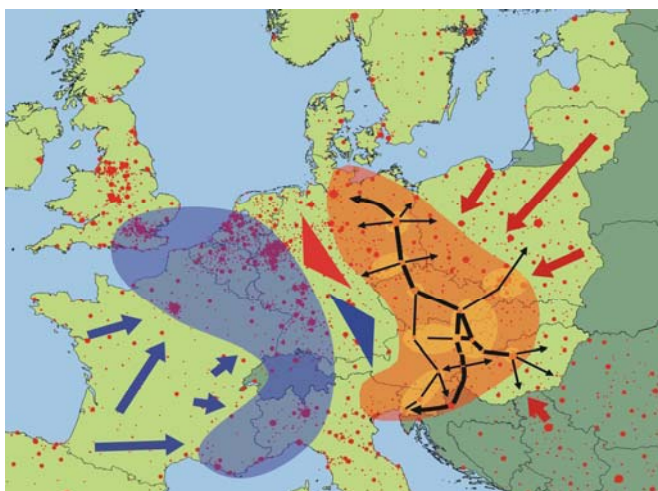
- wzmocnienie miast węzłowych i obszarów metropolii poprzez poprawę osiągalności

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- wzmocnienie połączeń z innymi korytarzami oraz regionami sąsiadującymi
- wzmocnienie regionów granicznych jako obszarów łączących

W związku z poszerzeniem Unii Europejskiej na Wschód wynikają nowe impulsy rozwoju gospodarczego, w szczególności tych regionów, które tworzą „nowy łącznik” między „starymi” a „nowymi” krajami Unii. Obok znanego dobrze „błękitnego banana” kolejny region szczególnie ogniskuje uwagę: cały obszar Niemiec Wschodnich, zachodnia i południowa Polska, Czechy oraz Austria tworzą „przeciwwagę” do osi rozwoju Londyn-Paryż-Mediolan.

Ryc. 4:  
Obszary i kierunki rozwoju  
[Źródło: Projekt SIC]



Via Regia rozwijana jest przez niemieckich, polskich, czeskich i ukraińskich partnerów jako część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III. Tak np. bliższej analizie poddano połączenie kolejowe Berlin-Wrocław. Oprócz analizy struktur osadnictwa szczegółowo badane są w szczególności elementy infrastruktury transportowej w polsko-niemieckim regionie pogranicza. W związku z po części identycznym obszarem badania w obu projektach podjęto wspólne uzgodnienia z polskimi partnerami. Obecnie opracowywane są różne scenariusze rozwoju przestrzennego (horyzont czasowy 2012 i 2025) dla korytarza Via Regia. Zakończenie tych prac przewidziane jest na III kwartał 2007 r.

Przeprowadzona analiza regionalna w Berlinie-Brandenburgii, której wynikiem było wypracowanie mocnych i słabych stron regionu w dziedzinie osadnictwa, transportu, badań i rozwoju, gospodarki i turystyki, stanowi ważną podstawę dla Polsko-niemieckiego obszaru rozwoju Odra-Nysa.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****RAIL BALTICA**

Ryc. 5:  
Przebieg Rail Baltica  
[Źródło: IPG GmbH]



W ramach projektu Rail Baltica opracowano łącznie trzy różne analizy:

- Badanie przygranicznych i transgranicznych planów infrastruktury w obszarze polsko-niemieckiej granicy w obszarze oddziaływania korytarza transportowego RAIL BALTICA
- Centra towarowo-przeładunkowe w Brandenburgii i Berlinie – transportowy i logistyczny punkt wyjścia dla połączenia kolejowego z Krajami Nadbałtyckimi
- Międzynarodowe przewozy kolejowe – wyniki, potencjał i problemy w rejonie Frankfurtu n. Odrą/Słubice

Projekt ma na celu pokazanie regionalnego potencjału rozwojowego wzdłuż linii kolejowej Rail Baltica, począwszy od Berlina, wypracowanie propozycji w zakresie kształtowania otoczenia oraz powiązania linii kolejowej z innymi rodzajami transportu w celu aktywizacji tego potencjału. Celem projektu jest również organizacja wymiany doświadczeń między partnerami.

Projekt koncentruje się na analizie transgranicznych planów infrastruktury, w szczególności wymogów powiązania kolei z innymi rodzajami transportu dla efektywnego kształtowania przeładunku towarów i związanego z tym wykorzystania infrastruktury dla rozwoju regionalnego.

**2.3.4 Dalsze działania**

**OPRACOWANIE PREZENTUJĄCE POTENCJAŁ TRANSPORTOWY  
MIĘDZY OBSZARAMI GOSPODARCZYMI BERLINA I  
WROCŁAWIA Z UWZGLĘDNIENIEM INTEGRACJI W KORYTARZU  
SKANDYNAWIA – REJON HAMBURGA – POLSKA POŁUDNIOWO  
– ZACHODNIA - UKRAINA**

[„DORNIER-STUDIE“]

Głównym zagadnieniem opracowania jest oszacowanie oddziaływania portu lotniczego BBI na oś Berlin – Wrocław w zakresie transportu. Ponadto studium zawiera szacunki dotyczące rozwoju turystyki i gospodarki regionu po 2012 roku.

**KONCEPCJA TRANSPORTOWA ODERLAND-SPREE**

Regionalna wspólnota planistyczna opracowuje obecnie koncepcję transportu dla regionu (tylko strona niemiecka). Celem koncepcji transportu jest uzgodnienie wymogów rozwoju transportu w regionie z aktualizowanymi obecnie planami kraju Brandenburgia. W szczególności osiągalność i dostępność Regionalnych Centrów Wzrostu (niem. RWK), które w przyszłości będą miały szczególne znaczenie w gospodarczym rozwoju kraju, oraz powiązanie regionu z portem lotniczym Berlin Brandenburg International zostaną w ramach koncepcji transportu przeanalizowane szczególnie.

W trakcie pracy nad projektem przeprowadzone zostaną intensywne uzgodnienia. W dniu 25 września 2007 odbyła się na ten temat narada robocza. Rysuje się możliwość modelowego wykazania, jak regionalne działania

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

planistyczne i projekt DPERON mogą się wzajemnie zazębiać i potęgować swoje oddziaływania.

**PROJEKT BADAWCZY BBR NA TEMAT KOOPERACJI TRANSGRANICZNYCH**

Obecnie na wszystkich szczeblach narodowych i regionalnych trwają przygotowania do nowego okresu funduszy strukturalnych 2007-2013. Opracowywane są programy operacyjne, realizowane odpowiednie ewaluacje oraz strategiczne studia oddziaływania na środowisko a także prowadzone są uzgodnienia z partnerami gospodarczymi i społecznymi. Dotyczy to również programowania w zakresie nowego celu „Europejskiej Współpracy Terytorialnej”, który zastąpił dotychczasową inicjatywę wspólnotową INTERREG. W ramach tego celu Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRE) koncentruje swoje wsparcie na współpracę transgraniczną, transnarodową oraz interregionalną.

W ramach przygotowania własnych projektów transnarodowych również dla Niemiec powstaje kwestia, jakie projekty są szczególnie interesujące z punktu widzenia Federacji, jakich partnerów można pozyskać do tych projektów i jak może przebiegać realizacja projektów. W ww. projekcie badawczym ma zostać w związku z tym przeanalizowane, jakie projekty i idee projektów dają szanse powodzenia w rozszerzonym polsko – niemieckim i czesko – niemieckim regionie przygranicznym. Projekty te powinny odpowiadać wymogom i potrzebom Federacji, krajów oraz regionów i jednocześnie wspierać ponadregionalne powiązania sieciowe w ramach Środkowoeuropejskiego regionu rozwoju. Punktem wyjścia niniejszego badania jest ocena projektów transgranicznych w ramach programu INTERREG IIIA - realizowanych w kończącym się okresie budżetowym wspólnie z Polską i Czechami. Z analizy, systematyzacji oraz oceny istotnych projektów można uzyskać wskazówki dotyczące strategicznego ukierunkowania projektów transnarodowych. Chodzi przy tym w pierwszej kolejności o projekty przynoszące skutki i pożytek rozszerzonemu regionowi przygranicznemu. Oprócz tradycyjnych obszarów wsparcia, jak euroregiony, w analizie uwzględnione zostaną dlatego również takie centra i regiony jak Poznań, Wrocław, Praga, Erfurt, Berlin czy Norymberga.

Wyniki projektu mają wspierać jasne ukierunkowanie przy opracowywaniu projektów w ramach transnarodowych programów w Europie Środkowej oraz ewentualnie w basenie Morza Bałtyckiego. Będą one służyć również pomocą przy wyborze projektów, które otrzymają wsparcie w ramach Federalnego Programu Współpracy Transnarodowej. Projekt badawczy BBR rozpoczął się w grudniu 2006 r. i zostanie zakończony przypuszczalnie w listopadzie 2007 r. Aktualne wyniki prac mogą być ewentualnie uwzględnione w raporcie końcowym projektu DPERON.

Zespół realizujący projekt badawczy otrzymał informację na temat projektu DPERON.

## **3 Warunki ramowe i zmiany w obszarze przygranicznym**

### **3.1 Ramowe warunki polityczne**

Stosunki gospodarcze

Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze są ściśle i różnorodne. Jako największy rynek spośród nowych krajów członkowskich Unii oraz drugi co do wielkości sąsiad Niemiec Polska zajmuje kluczową pozycję. Niemcy są najważniejszym partnerem handlowym Polski - na ten kraj przypada ok. jednej trzeciej polskiego handlu zagranicznego. Polska natomiast należy razem z Republiką Czeską do najważniejszych partnerów handlowych Niemiec w Europie Środkowo-Wschodniej. W roku 2006 obroty w handlu dwustronnym wzrosły o 26,4 % osiągając ok. 49,4 mld euro. Polska eksportuje przede wszystkim maszyny i urządzenia, pojazdy, wyroby metalowe, artykuły spożywcze i meble. Niemieckie firmy eksportują do Polski maszyny i urządzenia, pojazdy, wyroby chemiczne i z tworzyw sztucznych.

Około 10.000 niemieckich firm utrzymuje obecnie długotrwałe stosunki handlowe z Polską. Priorytetami są przemysł samochodowy, usługi finansowe, handel hurtowy i detaliczny, przetwórstwo spożywcze i energetyka. Jednocześnie zwiększa się liczba polskich przedsiębiorstw ugruntowujących swą pozycję w Niemczech. Od wstąpienia Polski do UE 1 maja 2004 r. zarejestrowało się w Niemczech ok. 20.000 polskich firm.

Zaczątki wspólnego obszaru naukowo-badawczego

Ważnym filarem polsko-niemieckich stosunków gospodarczych są partnerstwa uczelni wyższych. Różnorodne niemieckojęzyczne kierunki studiów odrodzonego w 1991 r. Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą, oferta „Uniwersytetu Nyskiego”, czy też „Międzynarodowej Szkoły Wyższej w Zittau” intensyfikują wzajemną wymianę naukową i kulturalną. Obok niej istnieje na podstawach stworzonych przez Umowę o współpracy naukowo-technicznej z 1989 r. intensywna współpraca naukowa wspierana przez Federalne Ministerstwo Edukacji i Badań i Niemiecką Wspólnotę Badawczą (m.in. dwa polsko-niemieckie kolegia doktoranckie), w których to uczestniczy w obu krajach szereg instytucji.

Wielostronne umowy partnerskie na wszystkich płaszczyznach życia społecznego

Między Polską i Niemcami istnieje ponad 600 umów o partnerstwie miast i regionów. W dofinansowanej wymianie młodzieży bierze corocznie udział około 150.000 osób. W samych tylko Niemczech zawiera się rocznie około 6000 polsko-niemieckich małżeństw.

Współpraca transgraniczna ...

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. współpracy regionalnej i przygranicznej wspiera i koordynuje działania w ramach współpracy transgranicznej. Wspieranie kooperacji polega zasadniczo na wspólnych wyzwaniach w regionach przygranicznych w obszarach kompetencji krajów związkowych, które są w tym wspierane przez Federację.

Członkami Komisji są po stronie niemieckiej Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz przedstawiciele innych ministerstw federalnych oraz krajów, w zakresie zadań których znajduje się współpraca regionalna i przygraniczna. Polską stronę

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

reprezentuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz przedstawiciele rządu i województw. Również Komisja Europejska może delegować na posiedzenia swoich przedstawicieli. Cztery euroregiony (Sprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Nysa) są tu także reprezentowane. Do zadań Komisji Międzyrządowej należy także podtrzymywanie istniejących kontaktów między instytucjami regionalnymi, samorządowymi i innymi oraz inicjowanie dalszych działań. Plenum Komisji zbiera się raz do roku.

... wymaga ciągłości ...

Współpraca transgraniczna w ramach projektów zaczęła jednak zwłaszcza w ostatnim czasie, po wprowadzeniu obowiązku uzyskiwania zezwolenia MSZ na stosunki międzynarodowe na szczeblu województw, powiatów i gmin wymagać dużego nakładu czasu. Ta polityczna regulacja ramowa zablokowała lub uniemożliwiła realizację wielu projektów, szczególnie w regionach przygranicznych.

... i wspólnej świadomości istniejących problemów

Także w roku 2007 podkreślić należy konieczność wytworzenia wspólnej świadomości istniejących problemów. Nie można zlekceważyć faktu, iż Polska, a w szczególności miasta przygraniczne znajdują się w swego rodzaju „procesie nadrabiania”, powodującym, że na pierwszym planie są interesy regionalne lub lokalne a potrzeba uzgodnień ponadgranicznych nie jest postrzegana jako coś niezbędnego.

Euroregiony wykonują cenną i niezbędną pracę u podstaw

Podmioty i osoby zaangażowane w pracę w euroregionach wykonują w postaci konkretnych codziennych uzgodnień transgranicznych wymierną pracę u podstaw na rzecz rozwoju regionów przygranicznych. Na temat wspólnych koncepcji rozwoju i działań panuje porozumienie co do podstawowych strategii rozwoju regionów oraz projektów i działań priorytetowych. Po obydwu stronach granicy projekty i działania te są konsekwentnie realizowane w celu osiągnięcia istotnych efektów dla całego regionu.

**PODSUMOWANIE**

- Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. współpracy regionalnej i przygranicznej stanowi platformę ciągłej współpracy.
- W obszarze przygranicznym działa cały szereg transgranicznych kooperacji, zdecydowanie wynikających po części z pracy euroregionów, po części zaś z innych inicjatyw.
- Specyficzne problemy i sprawy fachowe wymagają konkretnych i bezpośrednich uzgodnień na wszystkich szczeblach.
- Częściowy brak świadomości w postrzeganiu wspólnego regionu wynika z trwającego „procesu nadrabiania”, stawiającego na pierwszy plan interesy regionalne lub lokalne.



### 3.2 Rozwój przestrzenny i regionalny

Ryc. 6:  
Środkowoeuropejski korytarz  
rozwoju północ-południe  
ze Skandynawii do Morza  
Śródziemnego  
[Źródło: complan/Deutscher  
Verband/Gemeinsame  
Landesplanung Berlin-  
Brandenburg]



Polsko-niemiecki obszar rozwoju wzdłuż Odry i Nysy przesunął się na skutek rozszerzenia UE w centrum Europy. Takie położenie daje temu obszarowi szczególną szansę wykorzystania rosnących potoków przewozów i towarów i stania się kolejnym efektywnym ogniwem w przewozach na osiach północ-południe i wschód-zachód.

Zgodnie z uchwałą Konferencji niemieckich ministrów infrastruktury i rozwoju przestrzennego w Magdeburgu 10 maja 2007 r. sformułowano następujące centralne

postulaty skierowane do Unii Europejskiej:

- Przedłużenie priorytetowego transeuropejskiego korytarza transportowego 1 przez Berlin i Rostock do Kopenhagi („missing link”)
- „pozycjonowanie wielkoobszarowe w Europie zamiast egoizmu podobszarów”
- konkretna współpraca przy przygotowaniu projektów, wsparcie polityczne, tworzenie clusterów projektowych

policentryczne struktury  
przestrzenne w obszarach  
tranzytowych i peryferyjnych

Strukturę osadniczą po obydwu stronach granicy charakteryzują policentryczne struktury przestrzenne. Południowa część badanego obszaru (na południe od linii Berlin-Poznań) jest gęściej zaludniona i wykazuje większą gęstość układu sieci osadniczej. Główne osie komunikacyjne przecinają badany obszar w kierunku Wschód-Zachód, oś Północ-Południe jest wykształcona przede wszystkim w Meklemburgii-Pomorzu Przednim (A20).

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 7:  
Struktura przestrzenna Europy  
[Źródło: Federalny Urząd  
Budownictwa i Gospodarki  
Przestrzennej]



**Raumstruktur  
nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte**

- Innerer Zentralraum
- Äußerer Zentralraum
- Zwischenraum mit Verdichtungsansätzen
- Zwischenraum geringer Dichte
- Peripherraum mit Verdichtungsansätzen
- Peripherraum sehr geringer Dichte

**Struktura przestrzenna  
wg osiągalności ośrodków i gęstości zaludnienia**

- wewnętrzny obszar centralny
- zewewnętrzny obszar centralny
- obszary przejściowe (transytywowe) z elementami zagęszczenia
- obszary przejściowe (transytywowe) niskiej gęstości
- obszary peryferyjne z elementami zagęszczenia
- obszary peryferyjne bardzo niskiej gęstości

Największa część DPERON znajduje się według oceny z ogólnoeuropejskiej perspektywy w obszarze przejściowym o niskiej gęstości lub z elementami zagęszczenia. Obszar między Berlinem i Warszawą klasyfikowany jest dlatego w skali europejskiej jako obszar peryferyjny z elementami zagęszczenia wzgl. o bardzo niskiej gęstości. Tylko metropolia berlińska sklasyfikowana jest jako wewnętrzny obszar centralny. Do takich wniosków doszedł Federalny Urząd Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej w ramach Raportu Gospodarka Przestrzenna 2005.

Sytuacja wyjściowa wymaga postrzegania obszaru jako wspólnego i likwidację konkurencji

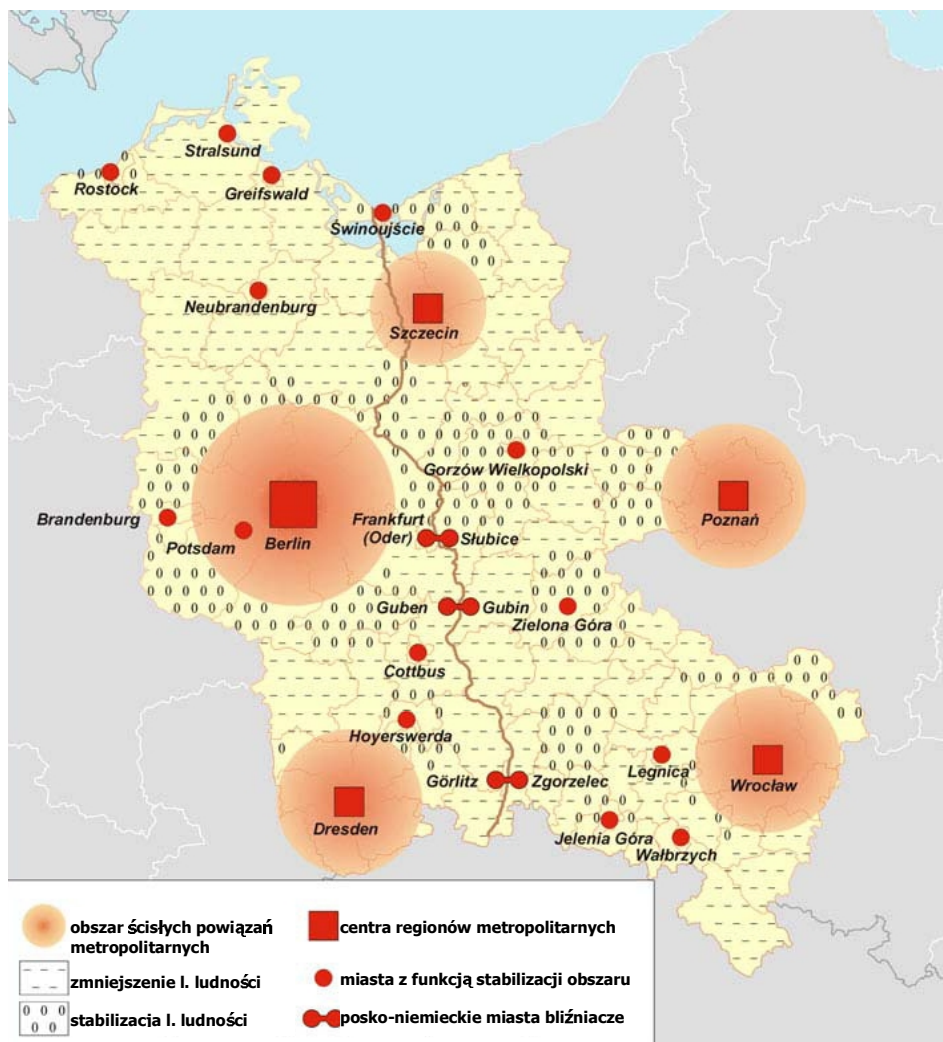
Również w obliczu takiej sytuacji wyjściowej Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa podkreślała w swych postulatach do rozwoju obszaru przygranicznego (2004, 2006) konieczność analizy obszaru przygranicznego jako całości i nie tworzenia i nie forsowania (nowej) konkurencji. Z uwzględnieniem tych zasad rozwoju stworzone następnie przez Hamburgskie Archiwum Gospodarki Światowej (Hamburgisches Weltwirtschafts-Archiv) wskazują na możliwe tendencje w całym obszarze przygranicznym do roku 2020.

Scenariusze rozwoju w celu oceny przyszłych szans rozwoju

Jak mógłby się w przyszłości rozwijać ten polsko-niemiecki obszar, Hamburgskie Archiwum Gospodarki Światowej zbadało w postaci różnych scenariuszy. Zgodnie z nimi obszar ten może się do roku 2020 rozwijać w ten sposób, że najważniejsze już dzisiaj centra: Berlin, Szczecin, Poznań, Drezno i Wrocław staną się motorami rozwoju przestrzennego, ale również spowodują koncentrację tego rozwoju w tychże centrach.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 8:  
Struktura osadnicza obszaru przygranicznego w roku 2020  
[Źródło: HWWA-Report 262]



Procesy koncentracji w „polsko-niemieckim domu”

Przedstawiony powyżej scenariusz rozwoju prezentuje wyraźny proces koncentracji przestrzennej. Wobec zmniejszającej się liczby mieszkańców i starzenia się społeczeństwa oraz ogólnej tendencji do struktur gospodarczych bazujących na wiedzy aktywność gospodarcza ekspanduje przede wszystkim w tych pięciu dużych miastach badanego obszaru. W wyniku procesów suburbanizacji liczba ludności i zatrudnienie wzrastać będzie szczególnie w otoczeniu tych miast. Z drugiej strony do czynienia mamy z odpływem ludności z obszarów wiejskich i średnich miast.

Podstawą takiego scenariusza są następujące założenia:

- na skutek rozszerzenia UE obszar przygraniczny znajduje się w centralnym położeniu.
- Centralne położenie zwiększa potencjał rozwoju.
- Obszar przygraniczny wykorzystuje ten potencjał rozwoju.

Scenariusz ten prowadziłby do następujących zmian:

- Konwergencja: polska część obszaru przygranicznego nadrabia zaległości w rozwoju gospodarczym, struktury gospodarcze dostosowują się do struktur w krajach zachodnich.

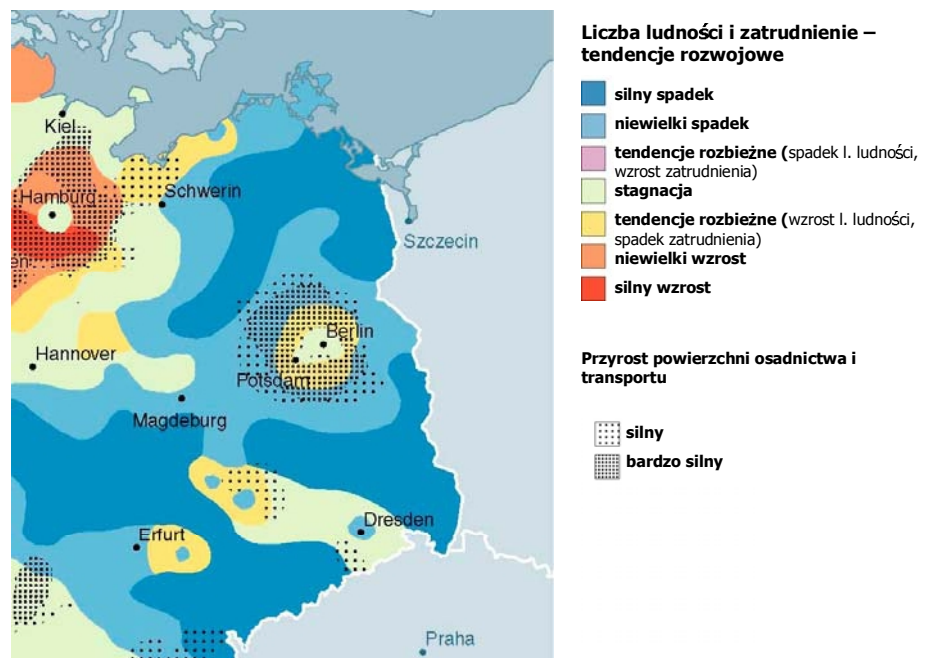
Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Powiązania transgraniczne przybierają na sile.
- Ten proces rozwojowy prowadzi do wyraźnej koncentracji przestrzennej i dalszej krystalizacji regionów metropolitalnych.
- Odpływ ludności i starzenie się społeczeństwa utrzymają się przede wszystkim na obszarach o charakterze wiejskim.

Aktualny raport o planowaniu przestrzennym Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej wskazuje w tendencjach rozwoju przestrzennego dla obszaru wschodnich Niemiec podobny obraz, w którym mimo odpływu ludności i zatrudnienia nastąpi w obszarach aglomeracji berlińskiej i okolicach Drezna wzrost terenów osadnictwa i transportu.

Ryc. 9:  
Tendencje rozwoju  
przestrzennego  
[Źródło: Federalny Urząd  
Budownictwa i Gospodarki  
Przestrzennej, Raport  
przestrzenny 2005]

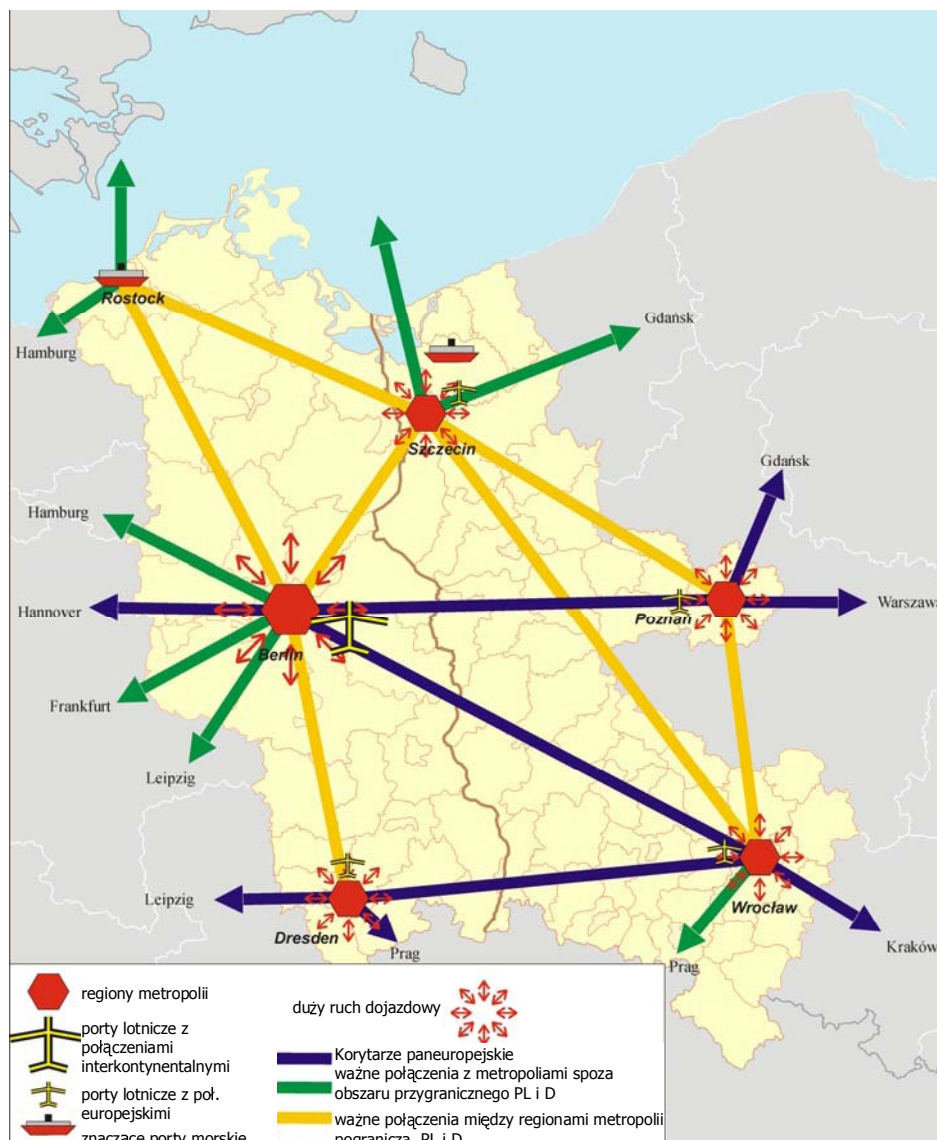


Można stąd wyprowadzić prognozy rozwoju głównych potoków transportu:



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 10:  
Główne potoki transportu  
w roku 2020  
[Źródło: Hamburgskie Archiwum  
Gospodarki Światowej]



Na znaczeniu zyskują zwłaszcza relacje Berlin-Szczecin, Szczecin-Wrocław, Szczecin-Poznań i z Berlina i Szczecina w kierunku Rostoku.

**PODSUMOWANIE**

- Struktury osadnicze i gęstość zaludnienia są stosunkowo skromne w porównaniu z obszarem całej Europy. Wynika stąd zaszeregowanie obszaru jako obszaru tranzytowego lub peryferyjnego.
- Wraz z rozszerzeniem UE obszar ten przesunął się do centrum Europy i może przejąć ważne funkcje jako ogniwo w przewozach na osiach wschód-zachód i północ-południe.
- Scenariusze rozwoju przestrzennego prognozują silną koncentrację przestrzenną w pięciu „głównych centrach” regionu (Berlin, Szczecin, Wrocław, Poznań i Drezno).
- Ponadto w regionie istniały będą miasta o funkcjach stabilizujących, oddziałujące stabilizująco przede wszystkim na otaczające je obszary słabo zurbanizowane. Należą do nich po niemieckiej stronie badanego obszaru Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg, Eberswalde, Frankfurt n O.,

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PODSUMOWANIE**

Cottbus, Bautzen (Budziszyn), Görlitz, Hoyerswerda. Po polskiej stronie funkcję tę przejąć muszą Koszalin, Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Szczecinek, Gorzów Wlkp., Zielona Góra, Żary, Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych oraz Bolesławiec.

- W planach strategicznych po obydwu stronach granicy dostrzega się wagę obszaru przygranicznego, waga ta ma jednak – w stosunku do wymagań – zbyt małe następstwa bezpośrednie dla tychże planów. W tym miejscu zwraca się uwagę przede wszystkim na kooperacje transgraniczne.

**3.3 Warunki ramowe rozwoju gospodarczego**

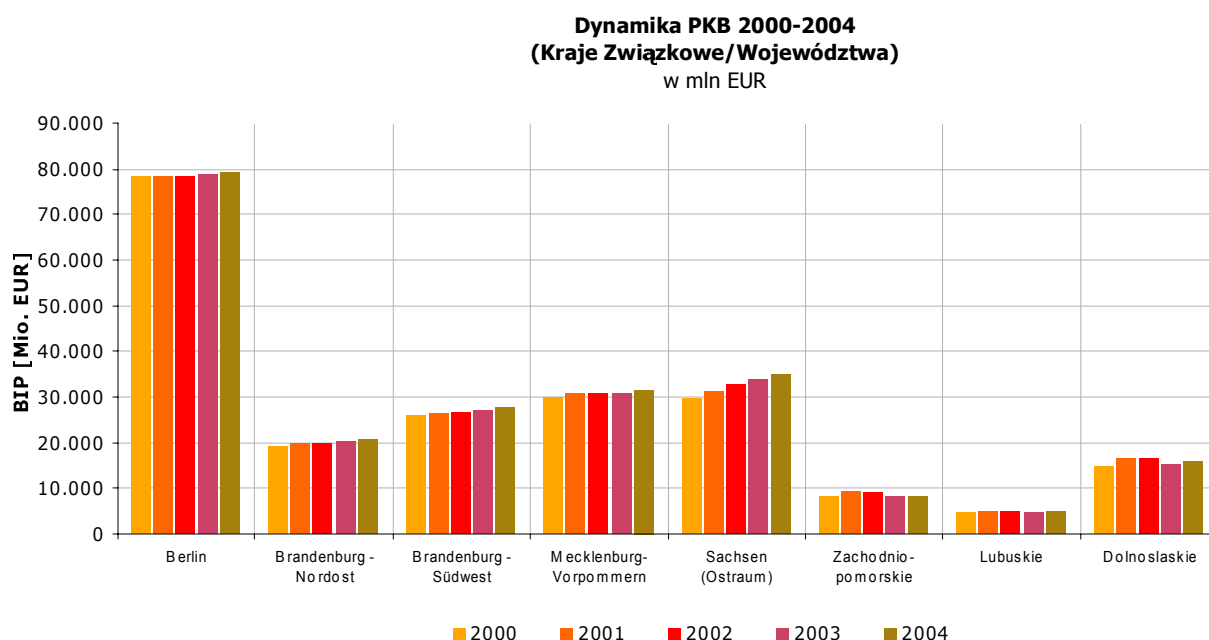
pozytywny rozwój gospodarczy  
- potrzeba nadrobienia  
zaległości w regionie  
przygranicznym

Obecnie subregiony - mimo pozytywnego rozwoju gospodarczego po obydwu stronach granicy - borykają się ze stosunkowo poważnymi problemami gospodarczymi. Słabość strukturalna po niemieckiej stronie i niewystarczające środki finansowe samorządów po polskiej stronie stanowią przeszkodę w długofalowym rozwoju gospodarczym. Zasadniczo obszar ten przy wykorzystaniu swojego potencjału może stać się transgranicznym europejskim obszarem gospodarczym, regionem „pomostowym”.

PKB jako istotny wskaźnik  
gospodarczy

PKB (Produkt Krajowy Brutto) jest wskaźnikiem działalności produkcyjnej kraju lub regionu. Odpowiada on ogólnej wartości wytworzonych dóbr i usług finalnych po odliczeniu wartości dóbr i usług zużytych do tej produkcji.

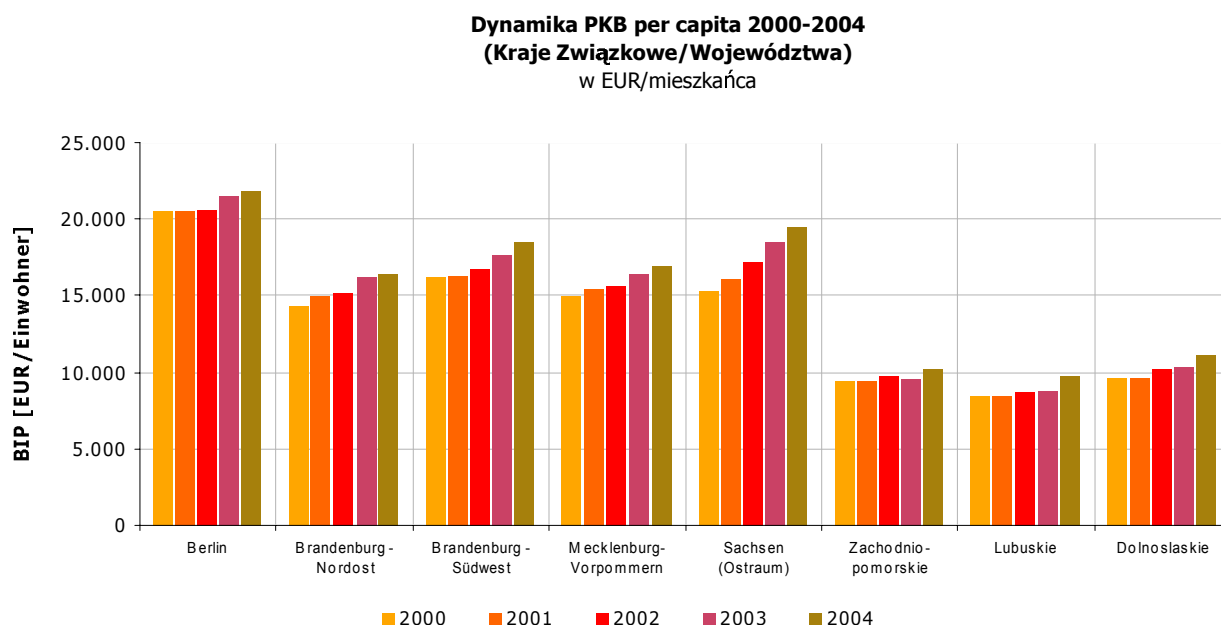
Ryc.11: Zmiany w PKB (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Berlin - ze względu na dużą liczbę mieszkańców - wypracował w ostatnich latach najwyższy PKB. Województwo Dolnośląskie wykazuje podobny BIP jak północno-wschodni podregion Brandenburgii. PKB Zachodniopomorskiego i Lubuskiego jest znacznie niższy. Ze względu na bardzo zróżnicowaną liczbę mieszkańców sensowne jest porównanie PKB per capita.

Ryc. 12: Zmiany w PKB na mieszkańca (Kraje Związkowe/Województwa), 2000 do 2004 [Źródło: Eurostat]



Berlin (jeszcze) jako „lokomotywa” regionu - Ożywienie gospodarcze w Saksonii, potrzeba nadrobienia zaległości w woj. zachodniopomorskim, dolnośląskim i lubuskim

W minionych latach wszystkim regionom omawianego obszaru udało się wypracować rosnący produkt krajowy brutto - jednak na dość różnym poziomie. Podczas gdy wysokość PKB badanego obszaru osiąganego przez niemiecką stronę wynosi od 16.300 do 21.700 EUR na mieszkańca, PKB po polskiej stronie kształtuje się na poziomie od ok. 9.700 do 11.100 EUR na mieszkańca. Przy tym województwo dolnośląskie odnotowuje najwyższy PKB. Tendencje rozwojowe wykazały jednak, że w minionych latach PKB w województwach lubuskim i dolnośląskim wyraźnie wzrastał, podczas gdy wzrost PKB w Berlinie, a także w Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorzu Przednim był o wiele mniejszy. Największy skok osiągnęła Saksonia (na Wschodzie), tu nastąpił wzrost o prawie 1/3. Województwo zachodniopomorskie - podobnie jak Berlin - zdołało osiągnąć wzrost jedynie ok. 7,5 %. Rozwój gospodarczy Berlina i województwa zachodniopomorskiego przeżywa stagnację w porównaniu z rozwojem innych regionów - wszystkie pozostałe kraje wykazują większą dynamikę rozwojową.

Warunkiem takiego rozwoju jest przekształcenie polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w region europejski o wzmocnionej integracji gospodarczej z własną tożsamością. Wizja „polsko-niemieckiego domu” (pięciokąt między Berlinem - Szczecinem - Poznaniem - Wrocławiem - Dreznem) może stać się czynnikiem budującym tożsamość, by np. wzmocnić wspólne stanowisko w Komisji Europejskiej. Podmioty działające w obszarze przygranicznym muszą - choć są i pozostaną między nimi różnice - łączyć siły w obronie swoich interesów.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Nowe kierunki w strategii rozwoju gospodarczego w Brandenburgii - przykład dla innych

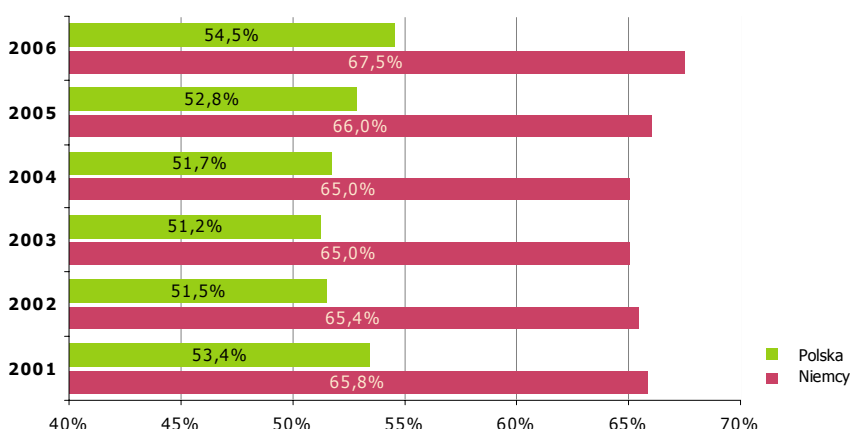
Po niemieckiej stronie są ustalane obecnie nowe kierunki dla przyszłego rozwoju gospodarczego. Wprowadzając strategię „Wzmacniania mocnych stron” Brandenburgia zarządza odwrót od terytorialnego wspierania wszystkich potencjałów gospodarczych i koncentruje się bardziej na „Regionalnych ośrodkach wzrostu” oraz na wybranych branżach gospodarczych. Regionalne ośrodki wzrostu są identyfikowane z ważnymi miastami, które ze względu na swoją strukturę gospodarczą mogą wysyłać istotne impulsy rozwojowe także w przyszłości i tym samym stanowią siłę napędową dla regionu. Do takich ośrodków wzrostu w obszarze przygranicznym zaliczają się Schwedt nad Odrą, Eberswalde, Frankfurt nad Odrą, Eisenhüttenstadt, Cottbus, Fürstenwalde nad Sprewą, Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Spremberg, Großräschen, Senftenberg, Schwarzhilde, Lauchhammer oraz Finsterwalde. Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia jak dotychczas nie powzięły zmiany kierunku w swojej polityce rozwoju gospodarczego.

pozytywne perspektywy rozwoju dla Brandenburgii i Saksonii - umiarkowane prognozy dla Meklemburgii-Pomorza Przedniego

Brandenburgii przypisuje się bardzo dobre szanse rozwoju atrakcyjności gospodarczej. Rozwój w ostatnich trzech latach był pozytywny - szczególnie także w porównaniu z pozostałymi czterema nowymi krajami związkowymi.

Ryc. 13:  
tendencje rozwoju stopy zatrudnienia w Niemczech i Polsce, 2001 do 2006 [Źródło: Eurostat]

**Zmiany stopy zatrudnienia w Polsce i Niemczech w latach 2001m do 2006**



nieznaczny wzrost zatrudnienia w Polsce i Niemczech - jednak różna sytuacja wyjściowa

Wskaźnikiem rozwoju gospodarczego regionu jest rozwój stopy zatrudnienia<sup>1</sup>, przedstawiony tu na przestrzeni ostatnich sześciu lat. Zarówno w Niemczech jak u w Polsce dało się zauważyć spadek zatrudnienia w latach 2003 i 2004, w minionych dwóch latach nastąpił - spowodowany ożywieniem gospodarczym - lekki wzrost aktywności zawodowej. Jednak w Niemczech równolegle można zaobserwować tendencję spadkową zatrudnienia. O ile w Polsce odsetek osób aktywnych zawodowo wyniósł w ubiegłym roku ok. 55 %, o tyle w Niemczech zatrudnieni stanowili 68 %, tzn. większa część osób potencjalnie aktywnych zawodowo rzeczywiście podejmowała pracę. Po polskiej stronie należy przyjąć, że proces nadrobienia zaległości - dzięki wyjątkowemu wzrostowi gospodarczemu w minionych latach - utrzyma się także w latach następnych i

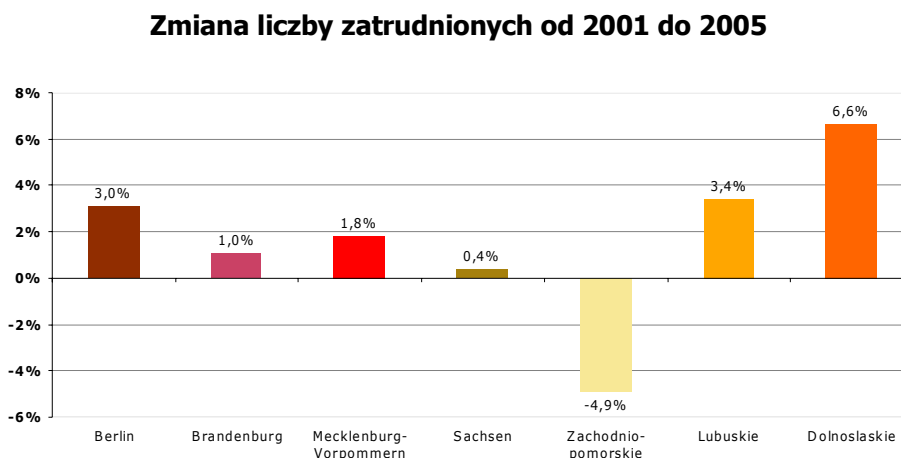
<sup>1</sup> Stosunek osób zatrudnionych do liczby mieszkańców w grupie wiekowej od 15 bis 64-latków

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

przyczyni się do wzrostu zatrudnienia. Dla porównania: odsetek zatrudnionych w UE 27<sup>2</sup> wynosił w 2006 roku 64,4 %.

Jednak w subregionach dynamika zatrudnienia kształtowała się bardzo różnie. W okresie od 2001 do 2005 zarówno Berlin jak i Brandenburgia, Meklemburgia-Pomorze Przednie i Saksonia odnotowały przyrost w stopie zatrudnienia. Po niemieckiej stronie Berlin odnotował 3%, a tym samym największy przyrost. W tym samym okresie po polskiej stronie w obydwu południowych województwach zaobserwowano częściowo znacznie większy wzrost aktywności zawodowej - 3,4 % (lubuskie) czy 6,6 % (dolnośląskie) - tu zarysowuje się wyraźna tendencja, że przede wszystkim w południowej części badanego obszaru powstają gospodarcze impulsy wpływające na rynek pracy. Poniższy wykres obrazuje dynamikę zatrudnienia.

Ryc. 14:  
Zmiana liczby zatrudnionych od  
2001 do 2005  
[Źródło: Eurostat]



Prognozy dot. rozwoju gospodarki w regionie przygranicznym są obecnie trudne do znalezienia

Nie można znaleźć zbyt wiele prognoz dotyczących rozwoju gospodarki w regionie przygranicznym. I tak w prognozie gospodarki przestrzennej Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej przynajmniej dla niemieckiego subregionu można znaleźć następującą wypowiedź: „Po wielokroć trudniej jest dokonać szacunkowej oceny dynamiki zatrudnienia we wschodniemieckich regionach w porównaniu z regionami zachodniemieckimi. Uzasadnienia takiego stanu rzeczy szukać można po pierwsze w problemach metodologii badania trendów, a po drugie w specyfice problemów nowych krajów związkowych.” Prognoza gospodarki przestrzennej Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej dla Wschodnich Niemiec zakładała obniżenie wskaźnika zatrudnienia. Stabilna dynamika wymagałaby znacznie większego wzrostu gospodarczego niż miało to miejsce w minionych latach.

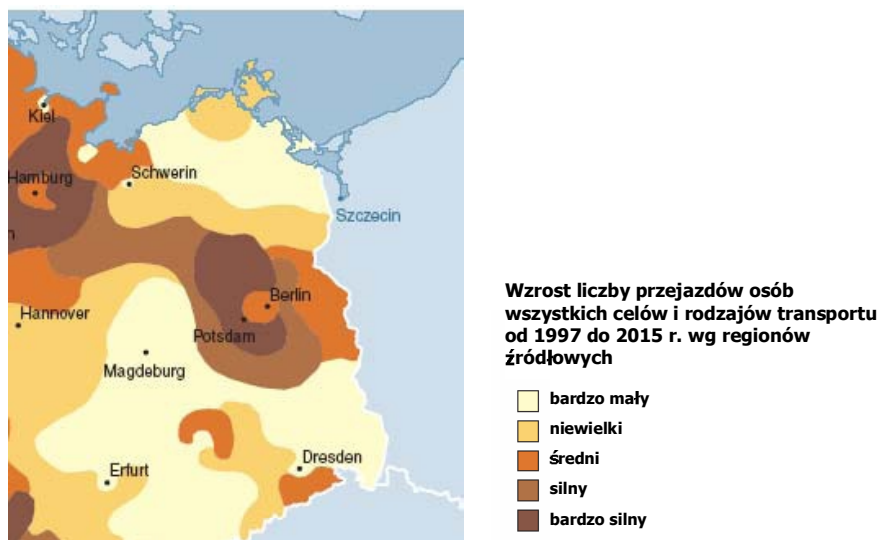
Rozwój gospodarczy wpływa na zmiany w transporcie

Skutkiem rozwoju gospodarczego będzie zmiana liczby przejazdów osobowych w regionie. Dla niemieckiej strony w prognozie planowania przestrzennego sporządzonej przez Federalny Urząd Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej znaleźć można następujący obraz:

<sup>2</sup> 27 krajów członkowskich

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 15:  
Tendencje rozwoju transportu  
[Źródło: Federalny Urząd  
Budownictwa i Gospodarki  
Przestrzennej Raport o stanie  
gospodarki przestrzennej z  
2005 r.]



ważne ośrodki z rozwojem transportu

Także przyszła dynamika rozwoju transportu będzie uzależniona od zmian w obrazie aktywności zawodowej i rozwoju gospodarki. Szczególnie w relacji Berlin-Hamburg mogą można prognozować znaczny wzrost przejazdów osobowych do roku 2015. W relacji Berlin-Szczecin czy Berlin-Drezno przewidywany jest przyrost tylko częściowy bądź na niektórych odcinkach. Impulsy rozwojowe wychodzące z Berlina jako metropolii będą prowadziły do intensyfikacji przejazdów osobowych w kierunku Polski.

Prognozuje się znaczny rozwój dynamiki transportu związanego z gospodarką w kierunku Polski. Federalny Plan Szlaków Transportowych przewiduje trzykrotny wzrost w transgranicznym drogowym dalekobieżnym transporcie towarowym (stan początkowy: 1997).

Przewidywany zwiększony popyt na transport

Wzrośnie popyt na transport po roku 2012. Analiza znana jako Dornier-Studie przewiduje, że uruchomienie międzynarodowego lotniska Berlina i Brandenburgii, przystąpienie Polski do układu z Schengen, zniesienie ograniczeń w zakresie podejmowania pracy oraz wprowadzenie Euro spowoduje na odcinku Berlin-Wrocław-Katowice wyzwolenie znacznych potencjałów gospodarczych. W ten sposób także „wielkie wydarzenia” na skale europejską jak Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012 w Polsce - nawet jeśli tylko na zasadzie jednorazowego impulsu - może generować pozytywne skutki dla rozwoju całego obszaru.

Specjalne strefy ekonomiczne ze szczególnymi zachętami inwestycyjnymi

Od roku 1994 w Polsce istnieją specjalne strefy ekonomiczne (Ustawa o specjalnych strefach ekonomicznych z 20 października 1994 r.). Inwestorom mającym działalność w tych strefach oferuje się specjalne zachęty. Polega to m.in. na częściowym lub całkowitym zwolnieniu z podatku dochodowego od osób prawnych oraz umożliwianie odliczania od podatku części wydatków inwestycyjnych. Obecnie w Polsce jest 14 specjalnych stref ekonomicznych.

Po polskiej stronie specjalnych istnieje szereg stref ekonomicznych, które składają się z szeregu podstref:

- Województwo lubuskie
  - Kostrzyn-Słubice

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Województwo dolnośląskie
  - Legnica
  - Kamienna Góra
  - Wałbrzych
- Województwo zachodniopomorskie
  - Pomorze (różne lokalizacje)

Rozwój regionalny wymaga dostępności komunikacyjnej dostosowanej do potrzeb i odpowiadającej potencjałom gospodarczym

Różne studia badające rozwój gospodarki wykazały, że pozyskanie podobszarów w całym obszarze przygranicznym odgrywa ważną rolę w rozwoju regionalnym. Tylko dostosowana do potrzeb i odpowiadająca potencjałom gospodarczym dostępność komunikacyjna między ważnymi ośrodkami oraz dobre połączenie może stworzyć impulsy gospodarcze. Dotyczy to w szczególności regionalnych, transgranicznych połączeń. Przy tym mosty mają charakter symboliczny i mogą sprzyjać zbliżeniu ludzi na terenach przygranicznych. Jako aktualny przykład niech posłuży wykonane w połowie lipca 2007 roku wbicie pierwszej łopaty pod odbudowę mostu dla ruchu pieszych i rowerzystów przez Nysę pomiędzy brandenburską miejscowością Zeltz i polskim Siedlcem.

**PODSUMOWANIE**

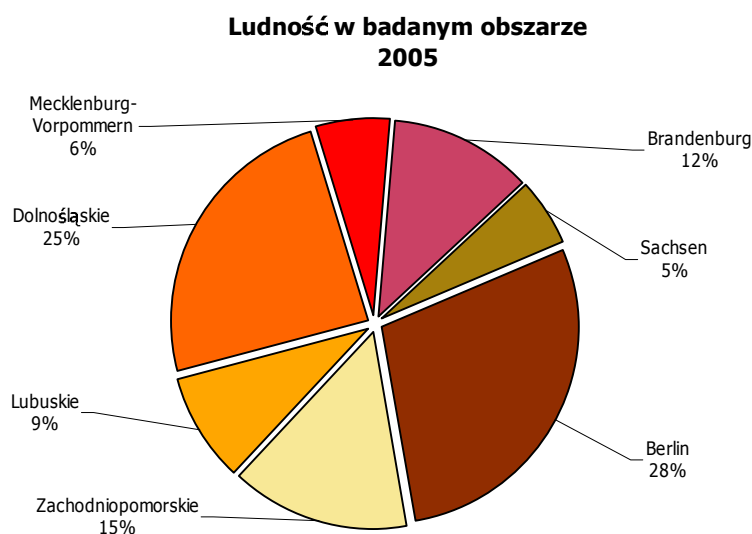
- Rozwój w poziomie gospodarki i dobrobytu między Zachodem i Wschodem (między Niemcami i Polską) nie zmniejszyła się w ostatnich latach, mimo że regiony po obydwu stronach granicy odnotowały wzrost PKB.
- Prognozując dalszy rozwój należy się spodziewać, że dysproporcje w poziomie rozwoju w Polsce wciąż będą się pogłębiać - atrakcyjne dotychczas regiony dalej będą zbierać owoce swojego pozytywnego rozwoju (na południu kraju), a regiony północne będą w dalszym ciągu ulegać zacofaniu.
- Szansą na rozwój dla całego regionu jest zdefiniowanie jego położenia „po środku Unii Europejskiej” jako mostu między „starymi” i „nowymi” państwami członkowskimi. Szansa ta jednakże kryje w sobie również ryzyko zredukowania znaczenia regionu do „regionu tranzytowego”, niekorzystającego z ogólnego rozwoju gospodarczego lub korzystającego z tego tylko po części i uzależnionego od rozwoju sąsiednich, prosperujących regionów.
- Niemieckie powiaty ziemskie na badanym obszarze - z wyjątkiem metropolii i centrów nadrzędnych - w skali ogólnoniemieckiej w dużej mierze zaliczają się do słabszych pod względem gospodarczym. Zarówno rozwój demograficzny jak i dynamika wskaźników bezrobocia, zatrudnienia i potencjału gospodarczego odstają w stosunku do średnich wskaźników ogólnoniemieckich. To samo można powiedzieć o polskich województwach.
- W szczególności metropolia, jaką jest Berlin, nie uruchomiła jeszcze takiego potencjału gospodarczego, który stanowiłby duży impuls dla regionu.
- Szczególnie połączenie regionów i ich ważnych ośrodków z ponadregionalnymi szlakami komunikacyjnymi odegra ważną rolę w ich rozwoju.

### 3.4 Dynamika ludności i prognozy demograficzne

Na obszarze badanym w dniu 31 grudnia 2005 mieszkało 12,04 mln. mieszkańców. Na Berlin liczący prawie 3,5 mln. mieszkańców przypada największa liczba mieszkańców (28 %), tuż za nim plasuje się województwo dolnośląskie (25 %). Berlińska metropolia jako główny ośrodek demograficzny określa ogólną strukturę. Północny teren z Meklemburgią-Pomorzem Przednim, województwem zachodniopomorskim, Brandenburgią i województwem lubuskim cechuje się najniższą gęstością zaludnienia (między 66 mieszkańcami na km<sup>2</sup> w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i 87 mieszkańcami na km<sup>2</sup> w Brandenburgii). Południe z Saksonią i województwem dolnośląskim jest natomiast zasiedlone znacznie gęściej (obydwa regiony po 142 mieszkańca na km<sup>2</sup>).

Poniższy wykres pokazuje udział procentowy mieszkańców na badanym obszarze:

Ryc. 16:  
Udział procentowy  
mieszkańców (2005 r.) na  
badanym obszarze  
[Źródło: prezentacja własna]



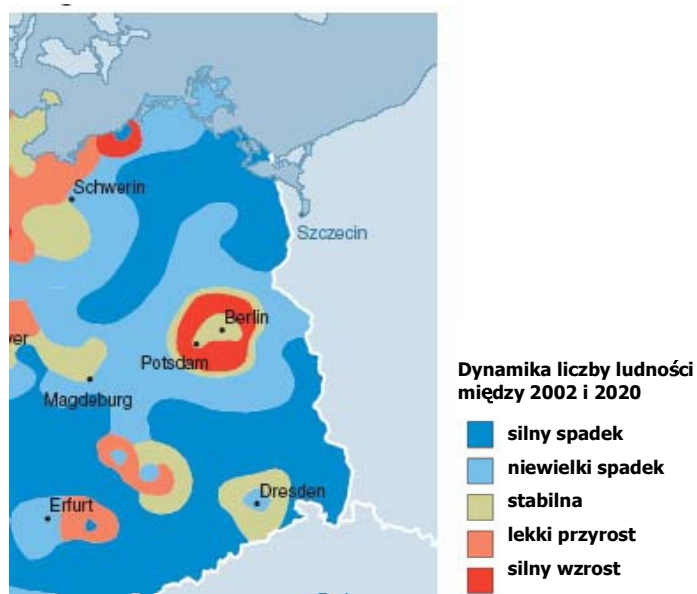
Wyraźnymi ośrodkami skupiającymi mieszkańców są Berlin oraz województwo dolnośląskie.

Spadek liczby ludności o 7 %  
(odpowiada to ubytkowi  
840.000 osób) do roku 2020

Dostępne są prognozy demograficzne dla wszystkich podobszarów, wychodzą one jednak po części z innego roku bazowego. W całym regionie liczba ludności skurczy się o 7 %, tzn. w roku 2020 region ten będą zamieszkiwać tylko ok. 11,2 mln osób (co odpowiada absolutnemu ubytkowi 840.000 mieszkańców). Poza odpływem ludności spowodowanym zmianami na rynku pracy przyczyn takiego ubytku szukać należy przede wszystkim w naturalnej dynamice demograficznej. W szczególności po niemieckiej stronie od 1990 r. obserwuje się mocny ruch migracyjny w kierunku zachodnim (do starych krajów związkowych), który w międzyczasie jednak powoli ustaje.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 17:  
Tendencje rozwoju  
demograficznego do 2020 r.  
[Źródło Federalny Urząd  
Budownictwa i Gospodarki  
Przestrzennej Raport o stanie  
gospodarki przestrzennej z  
2005 r. ]



Wyraźnie rozpoznawalny jest pozytywny rozwój demograficzny wokół berlińskiej metropolii, a i dla rejonu Drezna można prognozować stabilną dynamikę demograficzną. Jednak cały obszar pomiędzy Morzem Bałtyckim na północy i granicą czeską na południu dozna od nieznacznego po mocny spadek liczby ludności.

znaczną redukcją liczby  
ludności po niemieckiej stronie  
- niewielki ubytek po polskiej  
stronie

Najmocniej spadek liczby ludności dotknie omawiane powiaty ziemskie Meklemburgii - Pomorza Przedniego, tu w stosunku do roku 2005 zabraknie prawie co piątego mieszkańca. Także regiony Saksonii w badanym obszarze będą skazane na dalszą znaczną utratę ludności. Regiony te będą mogły tylko w nieznacznym stopniu korzystać ze stosunkowo stabilnego rozwoju w Wolnym Kraju Saksonii. Także w badanych regionach Brandenburgii oczekiwana jest ponadprzeciętna (w stosunku do całego regionu) redukcja liczby ludności. W całym regionie metropolia berlińska najmniej odczuje ubytek ludności - tu wyniesie on ok. 3 %.

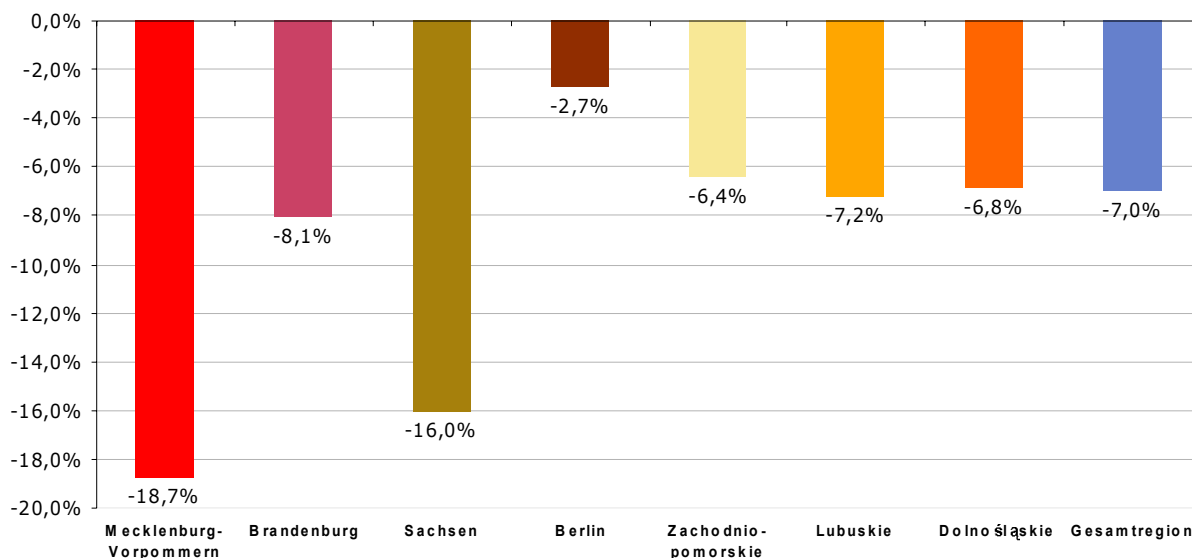
Ogółem redukcja wskaźników demograficznych po polskiej stronie będzie znacznie słabsza aniżeli po stronie niemieckiej - jest wynik nie oddziałującego jeszcze efektu demograficznego, jakim jest „przestarzałe społeczeństwo”. Należy jednak wyjść z założenia, że zjawisko to jest jedynie „przesunięte w czasie” i, choć słabiej wyrażone, nastąpi.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 18: Prognoza wg krajów związkowych/województw i dla całego regionu na rok 2020, zmiany w stosunku do 2005 r. [Źródło: prezentacja własna]

**Prognoza demograficzna na rok 2020  
zmiana w stosunku do 2005**



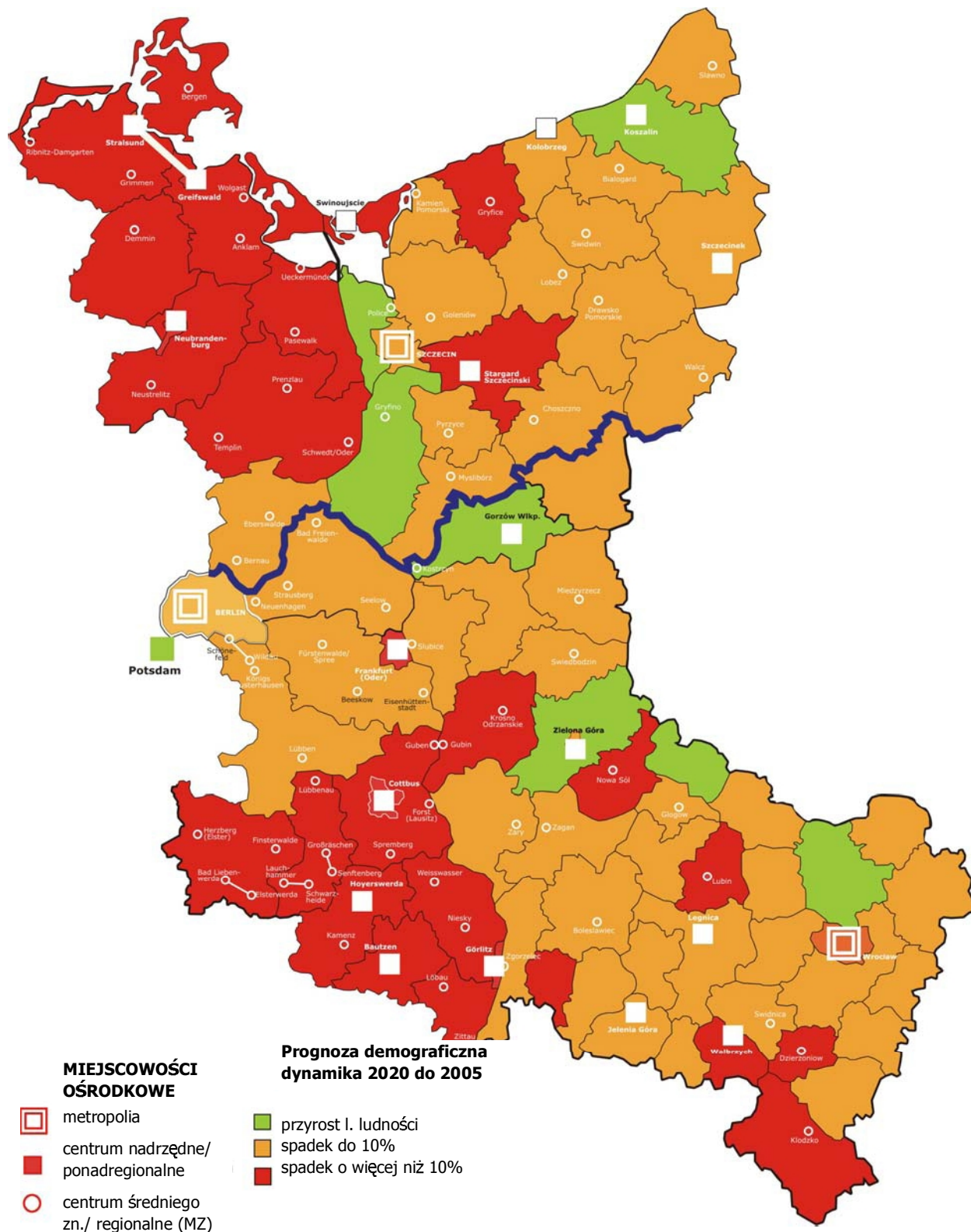
Równoległe z redukcją liczby mieszkańców postępować będzie starzenie się społeczeństwa - po niemieckiej stronie widoczne to będzie bardziej, niż po polskiej. Prawie całej niemieckiej części badanego obszaru dotyczy prognoza mocnego lub bardzo mocnego zwiększenia liczby seniorów sędziwych (powyżej 75 roku) do roku 2020. Zmiany demograficzne tego rodzaju pociągną za sobą poważne przeobrażenia w wewnętrznym składzie ludności regionu.

Regiony są w różnym stopniu dotknięte spadkiem liczby ludności.

Redukcja wskaźnika demograficznego będzie przebiegać w regionie w sposób całkowicie zróżnicowany. Obok regionów z przyrostem ludności (np. powiat koszaliński, woj. zachodniopomorskie, ze wskaźnikiem wzrostu 21 %) inne poszczególne regiony doznają znacznych ubytków demograficznych (np. powiat nowosolski, woj. lubuskie, ze wskaźnikiem ubytku ok. 34 %). Wszystkie ośrodki odnotują ubytek ludności (między 10 i 15 %), przy czym straty po niemieckiej stronie - przede wszystkim w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i Saksonii - po części wypadną wyraźniej. Niniejsza mapa obrazuje prognozowane ubytki ludności na poziomie powiatów:

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 19: Prognoza demograficzna, sieć miejscowości ośrodkowych wg Krajowych Planów Rozwoju oraz wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego, zmiany w okresie lat 2005 do 2020 [Źródło: Urzędy statystyczne krajów związkowych/województw]



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

W ciągu kolejnych 13 lat w niemieckiej części badanego obszaru nie należy spodziewać się przyrostu ludności. W części polskiej profitować mogą w szczególności powiaty położone w bezpośredniej bliskości dużych miast, jak Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra i Wrocław. Tu widoczna jest potrzeba nadrobienia strat w zakresie procesu suburbanizacji, który w części niemieckiej w znacznym stopniu już się zakończył. Nieznacznej redukcji ludności można oczekiwać w powiatach ziemskich przylegających bezpośrednio do metropolii berlińskiej. Im większa jest odległość od metropolii, tym większe będą ubytki ludności. Także po polskiej stronie niektóre powiaty są dotknięte redukcją ludności większą niż -10 %. Tam już w chwili obecnej widoczne są objawy względnego starzenia się społeczeństwa.

**PODSUMOWANIE**

- Po obydwu stronach granicy w najbliższych latach widoczna będzie redukcja ludności. W 2020 r. w regionie mieszkać będzie o 7% mniej osób niż w roku 2005. Tendencja ta ma swoje uzasadnienie w naturalnej dynamice demograficznej, ale także w utrzymującym się odpływie ludności.
- Do roku 2020 struktura wiekowa w regionie znacznie zmieni się w kierunku starzenia się. Proces ten mocniej będzie odczuwany w niemieckiej części regionu, ponieważ społeczeństwo polskiej części obecnie jest względnie młodsze.
- Zmianom demograficznym towarzyszyć będą coraz większy niedobór robotników wykwalifikowanych uczniów zawodu, co z kolei odbije się na Rozwoju gospodarczym całego regionu.
- Cały region zjedna siły w pracy nad wykorzystaniem szans wynikających ze zmian demograficznych. I tak na przykład przeprofilowanie regionu na region turystyczny (atrakcyjne krajobrazy o wysokim potencjale wypoczynkowym) lub przeobrażenie się w supernowoczesny e-region (bardzo dobre wyposażenie w nowoczesne media i intensywne użytkowanie) mogą stworzyć nowe perspektywy.

### 3.5 Struktury osadnicze i istotne korytarze transportowe

policentryczne struktury osadnicze

Cały polsko-niemiecki obszar osadniczy nacechowany jest bardzo zróżnicowanymi strukturami osadniczymi. Północną część można zasadniczo zaszeregować jako obszar zdominowany przez obszary wiejskie z niewielką gęstością osadnictwa i priorytetowym centrum osadniczym w Szczecinie. Szczecin stał się centrum w ponadgranicznym regionie miejsko-podmiejskim przyjmując w coraz większym stopniu funkcje stabilizacyjne i rozwojowe w ramach struktur policentrycznych, również dla niemieckiego obszaru przygranicznego.

Dalej w kierunku południowym można zdefiniować leżący wzdłuż osi Berlin-Poznań obszar z potencjałem zagęszczenia i ośrodkami osadniczymi w Berlinie oraz Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze (tworzących duopol). Wyraźnie bardziej zagęszczone struktury osadnicze wykazują południowe granice badanego obszaru w kierunku Czech. Znajduje się tam cały szereg ośrodków osadniczych:

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Wrocław, Jelenia Góra i Wałbrzych. Również otaczające je obszary osadnicze wykazują tu wyraźnie większą gęstość, niż na obszarze północnym.

Zadanie 1 - Pomerania – wiejski obszar rozwoju z metropolią w Szczecinie

W północnej części obszaru badanego (Zadanie 1 - Pomerania) dominuje miasto Szczecin liczące łącznie 416.000 mieszkańców jako duży obszar osadniczy. Szczecin jest tym samym największą aglomeracją w tym podobszarze. Wraz z położonym na południowy wschód Stargardem Szczecińskim obydwa te miasta jako największe centra osadnicze znajdują się po polskiej stronie. Po stronie niemieckiej znaleźć można mniejsze centra nadrzędne: Neubrandenburg, Stralsund i Greifswald. Gęstość zaludnienia jest po obydwu stronach granicy stosunkowo mała (między 40 i 80 mieszkańcami na km<sup>2</sup>) i nacechowana głównie przez obszary wiejskie.

prawie 2/3 mieszkańców żyją w miastach regionu

Ok. 63 % mieszkańców mieszka w miastach regionu, 27 % mieszkańców znajduje się w częściach regionu o charakterze wiejskim.

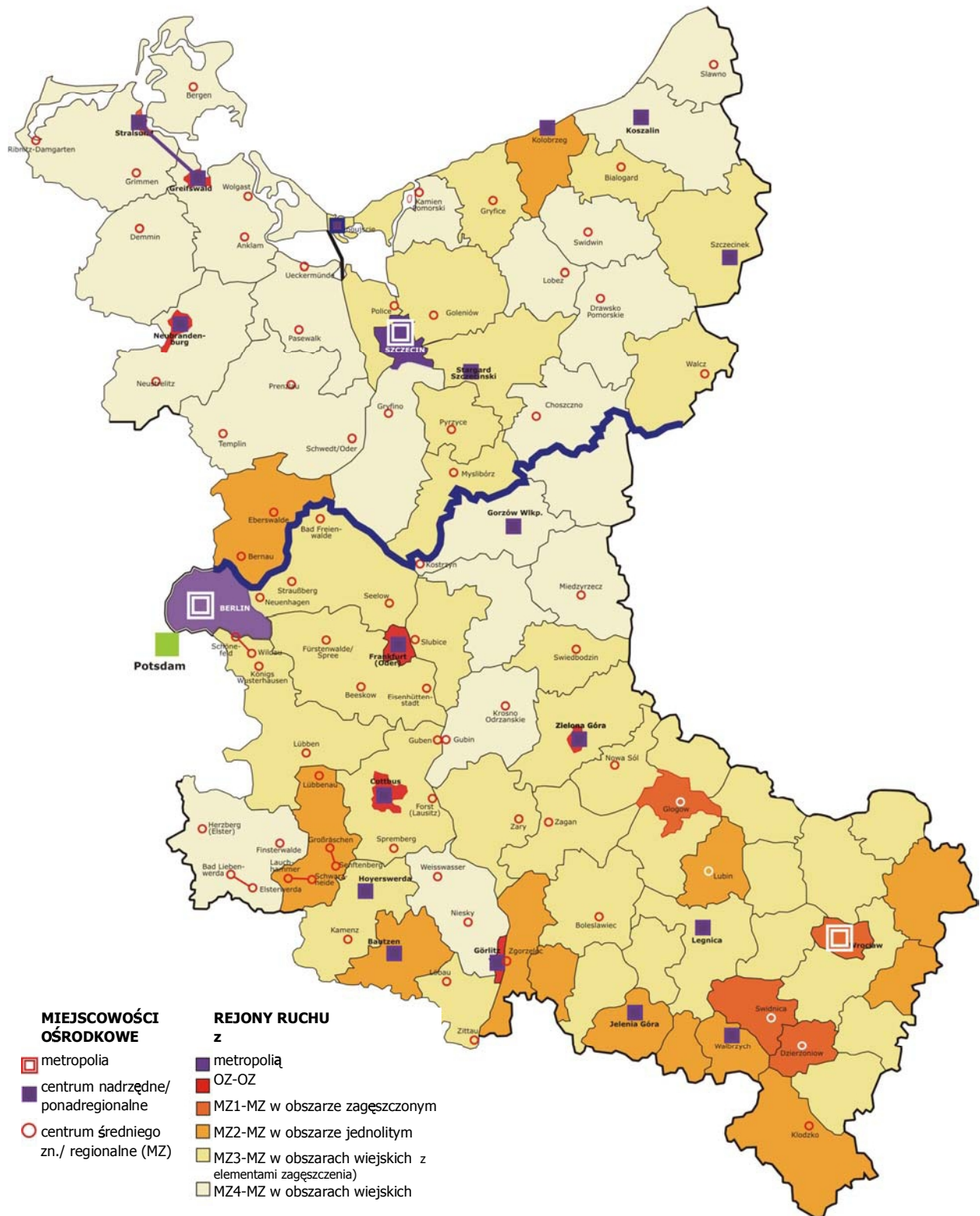
Zadanie 2 - południe – bardziej zagęszczone struktury - Metropolia Berlin jako dominujący punkt osadnictwa

Południowa część badanego obszaru (Zadanie 2) wykazuje – z wyjątkiem północnej części Lubuskiego – zasadniczo większą gęstość zaludnienia, niż część północna. Szczególnie metropolia Berlin odbija swe piętno na strukturze osadniczej tego obszaru. Z centrami nadrzędnymi: Frankfurtem n. O., Cottbus, Hoyerswerdą, Bautzen (Budziszynem) i Görlitz po stronie niemieckiej, metropolią Wrocławiem centrami nadrzędnymi Gorzowem Wlkp., Zieloną Górą, Legnicą, Jelenią Górą i Wałbrzychem po stronie polskiej obszar ten dysponuje w części południowej wyraźnie gęściejszą strukturą centrów niż część północna.

Na poniższych mapach centra zostały podkreślone a powiaty oznaczone kolorami w zależności od ich gęstości zaludnienia.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 20: Gęstość zaludnienia w badanym obszarze, sieć miejscowości ośrodkowych wg Krajowych Planów Rozwoju oraz wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego [Źródło: ilustracja własna]





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Do prezentacji zastosowano następujące kryteria – na bazie sieci miejscowości ośrodkowych wg Krajowych Planów Rozwoju oraz wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego oraz w oparciu o podstawowe typy Federalnego Urzędu Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej:

Tabela 1:  
Kryteria struktury centrów

<b>OPIS</b>	<b>KATEGORIA</b>	<b>LICZBA MIESZKAŃCÓW W OŚRODKU CENTRALNYM</b>	<b>GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W OTOCZENIU</b>
Metropolia	<b>MET</b>	▪ ponad 300.000 mieszk.	▪ ponad 200 mieszk./km <sup>2</sup>
Centrum nadrzędne	<b>OZ</b>	▪ ponad 100.000 mieszk.	▪ ponad 200 mieszk./km <sup>2</sup>
Centrum średniej wielkości w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	<b>MZ1</b>	▪ 100.000 do 50.000 mieszk.	▪ ponad 200 mieszk./km <sup>2</sup>
Centrum średniej wielkości w obszarze niespójnym, strefa brzegowa w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia	<b>MZ2</b>	▪ 30.000 do 50.000 mieszk.	▪ 100 do 200 mieszk./km <sup>2</sup>
Centrum średniej wielkości na obszarach wiejskich, punkt zagęszczenia	<b>MZ3</b>	▪ 20.000 do 30.000 mieszk.	▪ 50 do 100 mieszk./km <sup>2</sup>
Centrum średniej wielkości na obszarach wiejskich	<b>MZ4</b>	▪ poniżej 20.000 mieszk.	▪ poniżej 50 mieszk./km <sup>2</sup>

Przewidziane uzupełnienie o czynnik ekonomiczny: stopa zatrudnienia

Perspektywicznie przewidziane jest uzupełnienie o stopę zatrudnienia – po polskiej stronie brak jednak danych na szczeblu powiatowym. Uzupełnienie to nastąpi w czasie dalszego opracowywania projektu.

Metropolie, centra nadrzędne i ważniejsze centra średniej wielkości o dobrych połączeniach komunikacyjnych z regionalnymi i ponadregionalnymi sieciami komunikacyjnymi stanowią motory rozwoju gospodarczego

Wymiernych impulsów do dalszego rozwoju struktury centrów i struktury osadniczej dostarczać będą istniejące bieguny wzrostu, tzn. metropolie i centra w obszarach zwiększonej gęstości zaludnienia. W otoczeniu tych dużych do średnich aglomeracji centra z dobrymi połączeniami komunikacyjnymi na dużym obszarze są kolejnymi ważnymi kotwicami dla rozwoju gospodarczego całego wspólnego obszaru. Połączenie z regionalnymi, przede wszystkim jednak z ponadnarodowymi sieciami komunikacyjnymi będzie warunkiem rozwoju regionów w konkurencji o nieliczne inwestycje i miejsca pracy.

### **OKREŚLENIE KATEGORII PRZESTRZENNYCH NA SZCZEBLU POWIATU**

W odniesieniu do badań komunikacyjnych ww. struktury przestrzenne uzupełnia się o charakterystyczne cechy infrastruktury transportowej.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 2: Podział komórek komunikacyjnych na kategorie

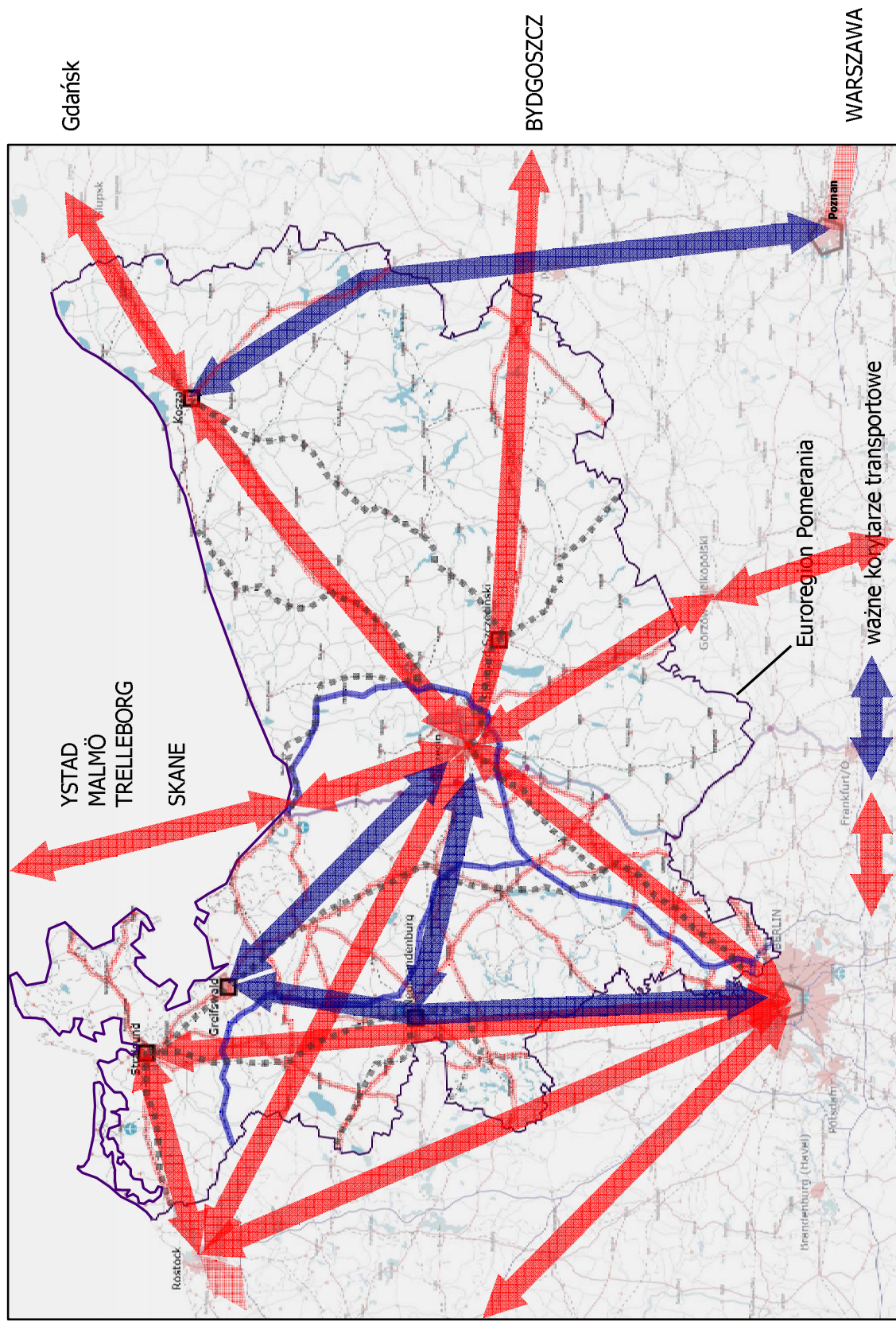
<b>KOMÓRKA KOMUNIKACYJNA Z</b>	<b>KATEGORIA</b>	<b>OPIS STRUKTURY PRZESTRZENNEJ</b>	<b>OPIS STRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ</b>
Metropolia	<b>MET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bardzo wysoka gęstość zaludnienia</li> <li>▪ b. duże scentralizowanie rynku pracy i zaopatrzenia</li> <li>▪ intensywne połączenia z obszarem zwiększonej gęstości zaludnienia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ b. duże natężenie ruchu</li> <li>▪ wyraźne wąskie gardła</li> <li>▪ duże przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej</li> <li>▪ b. duży udział transportu publicznego</li> </ul>
Centrum nadrzędne	<b>OZ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ duża gęstość zaludnienia</li> <li>▪ związki na gruncie pracy i zaopatrzenia w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia i na obrzeżach</li> <li>▪ priorytet przemysł, usługi, kultura</li> <li>▪ braki w wypoczynku, przyroda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ duże natężenie ruchu</li> <li>▪ wąskie gardła</li> <li>▪ przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej</li> <li>▪ duży udział transportu publicznego</li> </ul>
Centrum średniej wielkości w obszarze zwiększonej gęstości zaludnienia/strefie brzegowej obszaru zwiększonej gęstości zaludnienia	<b>MZ1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ średnia gęstość zaludnienia</li> <li>▪ dominująca funkcja mieszkaniowa</li> <li>▪ mniej usług i wytwórstwa</li> <li>▪ wystarczające wyposażenie w infrastrukturę</li> <li>▪ średnia atrakcyjność miejsc pracy</li> <li>▪ problem rozsiedlenia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ duże natężenie ruchu</li> <li>▪ częściowo wąskie gardła</li> <li>▪ średni do dużego udział transportu publicznego</li> </ul>
Centrum średniej wielkości w obszarze niespójnym (o większej gęstości/z załączkami zagęszczenia i o charakterze wiejskim)	<b>MZ2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ średnia do małej gęstość zaludnienia</li> <li>▪ ogniwo łączące obszar o zwiększonej gęstości z obszarami wiejskimi</li> <li>▪ duże znaczenie jako punktu centralnego komórki z wyraźnymi związkami (praca, zaopatrzenie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ duże do średniego natężenie ruchu</li> <li>▪ średni udział transportu publicznego</li> </ul>
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim obszar wiejski z załączkami zagęszczenia	<b>MZ3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ niska gęstość zaludnienia</li> <li>▪ obszary o wyraźnej restrukturyzacji, w trakcie procesu</li> <li>▪ niskie zatrudnienie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ średnie do małego natężenie ruchu</li> <li>▪ średni do małego udział transportu publicznego</li> </ul>
Centrum średniej wielkości na obszarze wiejskim	<b>MZ4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ b. niska gęstość zaludnienia</li> <li>▪ brak atrakcyjnych miejsc pracy</li> <li>▪ problem (niepełnego) wykorzystania infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ małe natężenie ruchu</li> <li>▪ mały udział transportu publicznego</li> </ul>

Według wymienionych kryteriów w odniesieniu do obu części obszaru badań (zadanie 1 i 2) zidentyfikowano następujące istotne korytarze transportowe, wewnątrz których projekty dotyczące infrastruktury transportowej zostały szczegółowo przeanalizowane.

W zakresie zadania 1 (Euroregion Pomerania) istotne korytarze zostały zaznaczone na Ryc. 21. W zakresie zadania 2 odpowiednio przedstawia to Ryc. 22.

**Abschlussbericht - LOSE 1 BIS 4**

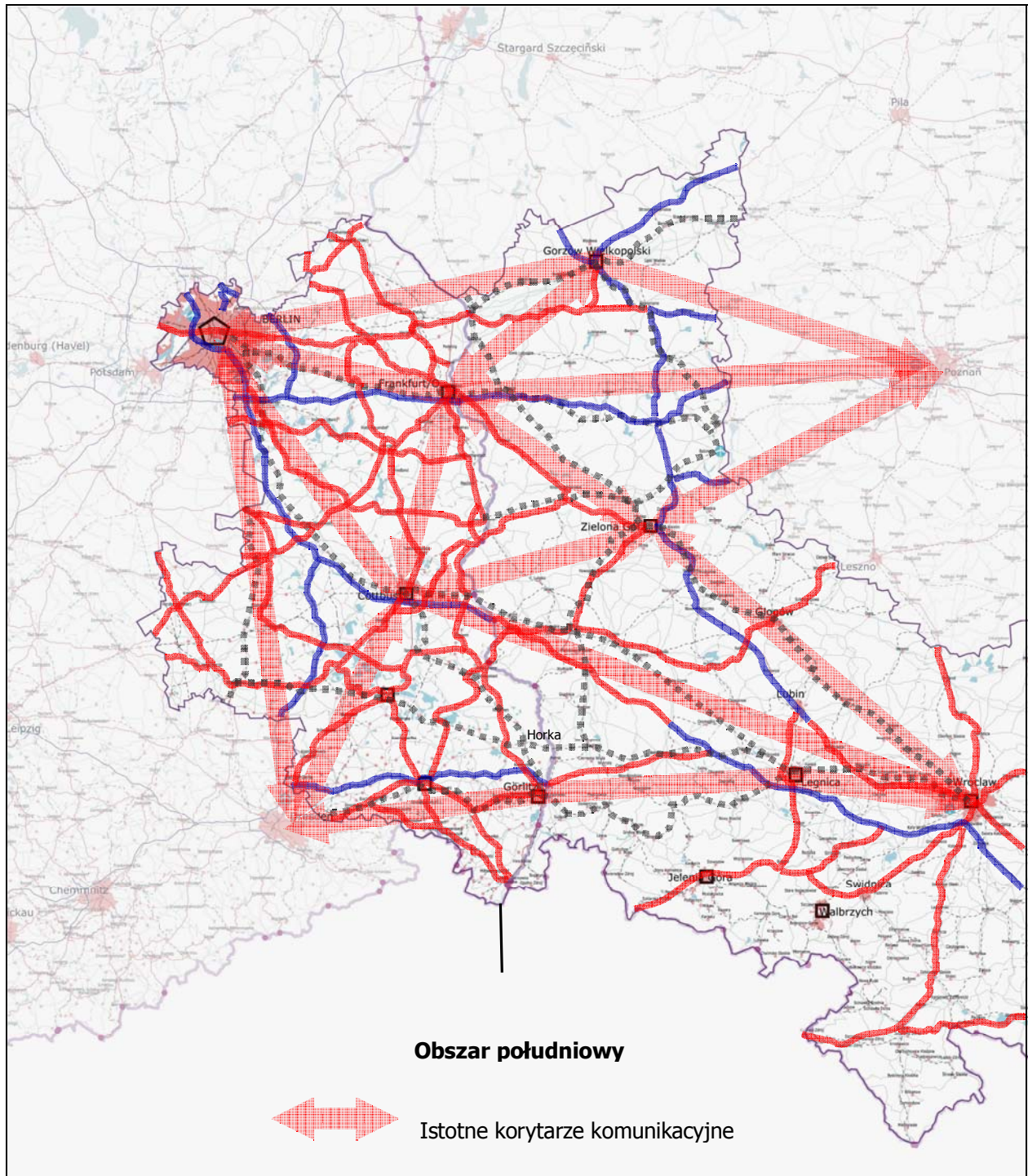
Ryc. 21: Euroregion Pomerania (Zadanie 1) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 22: Obszar południowy (Zadanie 2) z ważnymi korytarzami komunikacyjnymi [Źródło: ilustracja własna]



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PODSUMOWANIE**

- Polsko-niemiecki obszar rozwoju (DPERON) znajduje się pod znacznym wpływem obszarów metropolitalnych Berlina, Szczecina i Wrocławia.
- Jako ważne miasta poza regionem wymienić należy Drezno i Poznań.
- Zwłaszcza w Euroregionie Pomerania znaleźć można po części stosunkowo rzadko zamieszkałe powiaty, częściowo powiaty z załączkami zagęszczenia.
- Obszar na południe od osi Berlin-Poznań wykazuje większą gęstość zaludnienia i struktury centrów. Tu znajduje się więcej i gęściej zaludnionych centrów nadrzędnych, niż w północnej części obszaru badanego.
- Najważniejsze aglomeracje – obok wymienionych metropolii – w Euroregionie Pomerania (Zadanie 1)
  - Stralsund
  - Greifswald
  - Neubrandenburg
  - Stargard Szczeciński i
  - Koszalin
- W obszarze południowym (Zadanie 2) następujące centra określają strukturę osadniczą i przestrzenną
  - Frankfurt n. Odrą
  - Cottbus
  - Hoyerswerda
  - Görlitz
  - Bautzen
  - Zielona Góra
  - wspólnie z Nową Solą Gorzów Wlkp. i Zielona Góra tworzą pas rozwoju DUOPOL, główną funkcją DUOPOLu jest utrzymanie spójności regionu i integracja obydwu miast wojewódzkich wzdłuż osi drogi S3
  - Legnica
  - Jelenia Góra i
  - Wałbrzych
- Obszar południowy przecinają obydwa paneuropejskie korytarze transportowe II i III. Euroregion Pomerania leży na północ od korytarza I. Cały obszar charakteryzuje się korzystnym położeniem geograficzno-gospodarczym. Jednak odległości do dobrze rozbudowanych sieci komunikacyjnych są duże, z drugiej strony brakuje dostępu do tych sieci, tak więc pozytywne efekty tego położenia mogą być tylko częściowo wykorzystane.

**3.6 Turystyka**

bogactwo krajobrazów –  
kompletna paleta ofert

DPERON dysponuje z punktu widzenia turystyki bardzo szeroką paletą zróżnicowanych obszarów krajobrazowych i ofert. Na północy wybrzeże Bałtyku stanowi ważną destynację turystyczną, poprzez krajobrazy polodowcowe, pojezierza w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, Brandenburgii, Lubuskiem i Zachodniopomorskiem, tereny silnie zalesione, doliny Odry i Nysy dotrzeć można do położonych na południu DPERON obszarów z miejscowościami uzdrowiskowymi i ośrodkami turystyki górskiej (borowiny i źródła termalne,

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

ważne uzdrowiska) w Dolnośląskiem. Ze względu na te bardzo bogate i zróżnicowane zasoby turystyczne w ramach niniejszego opracowania bliżej naświetlone mogą zostać tylko kilka z tych aspektów.

zróżnicowana jakość i gęstość szlaków turystycznych

Po stronie niemieckiej rozbudowano, szczególnie w ostatnich latach sieć szlaków pieszych i rowerowych (np. Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy). Dla samorządów oznacza to w szczególności wzrost potrzeby utrzymania dróg gminnych i szlaków rowerowych. W polskiej części istnieje wyraźnie rzadsza sieć dróg wykazująca po części luki w sieci, po części konieczność poprawy jakości drogi rowerowej. Transgraniczna sieć dróg rowerowych istnieje dotychczas tylko w załączkach. Szlaków pieszych wypowiedzi te dotyczą tylko w ograniczonym zakresie, gdyż wymagają one mniejszych nakładów na budowę i utrzymanie. (Jednolite) oznakowanie tych szlaków rekreacyjnych pozostaje jednak zadaniem na przyszłość.

Rosnące zapotrzebowanie na transgraniczne trasy rowerowe

W całym obszarze badania mamy do czynienia z rosnącym zapotrzebowaniem na transgraniczne ścieżki rowerowe. W związku z tym w obszarze przygranicznym opracowano koncepcje, wzgl. przeprowadzono rozważania na różnych szczeblach, cytaty z których zawarte są w opracowanej następnie w ramach projektu INTERREG III „Baltic+” koncepcji „Transgraniczna turystyka rowerowa w powiatach Uecker-Randow, Uckermark i w sąsiednich powiatach Rzeczypospolitej Polskiej”<sup>3</sup>. Wyniki tej koncepcji można w przybliżeniu przenieść na cały obszar DPERON.

Rosnąca branża turystyczna, a w niej przede wszystkim segment „turystyka rowerowa”, będzie miała coraz większe znaczenie dla gospodarczego rozwoju DPERONU.

W ramach ww. projektu zbadano szczegółowo potencjał istniejący w tym zakresie w bezpośrednim regionie przygranicznym. Wymienić można następujące warunki ramowe:

- Międzynarodowy Szlak Bałtycki R-10 wraz z uzupełnieniem o Zalew Szczeciński na północy DPERON tworzą istotny rdzeń sieci szlaków turystycznych.
- Istnienie rezerwatu przyrody „Altwarper Binnendünen mit Riether Werder”, Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry, rezerwatu biosfery Schorfheide-Chorin i parku przyrody Uckermärkische Seen daje tej części terenów nadgranicznych duży potencjał przyrodniczy, w którym już obecnie znajduje się gęsta sieć szlaków pieszych, rowerowych i jeździeckich. I tak istnieją na przykład Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy oraz po polskiej stronie ZS-10 „Zielona Odra”. Ponadto sieć szlaków turystycznych zostanie wkrótce uzupełniona o rowerowy „Szlak Tysiąca Jezior”.
- Po polskiej stronie znajduje się wiele dużych obszarów puszczy, lasów i łąk. W szczególności nad Odrą i Wartą znajdują się rezerwaty ornitologiczne, które mają duże znaczenie międzynarodowe jako siedliska ptaków wodnych i brodzących. Potencjał turystyczny uzupełniają parki krajobrazowe i parki narodowe.

<sup>3</sup> BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung; UmweltPlan GmbH Stralsund, na zlecenie Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V., grudzień 2003

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Szczecin jako „zielone miasto” (20 % powierzchni to tereny zielone - parki i lasy) otoczony jest również licznymi lasami i wodami.
- W obszarze nadgranicznym na terenie Euroregionu Pomerania znajduje się wiele tematycznych szlaków rowerowych połączonych w sieć dzięki przejściom granicznym.

planowana Transgraniczna  
Ścieżka Kultury Ogrodowo-  
Parkowej „wokół Bad Muskau”

W regionie Bad Muskau i Łęknicy (Saksonia i Lubuskie) planowane jest urządzenie Transgranicznej Ścieżki Kultury Parków i Ogrodów. Szlak ten połączy ogółem 150 parków i ogrodów wokół Bad Muskau. Pod kierownictwem Towarzystwa Regionu Księcia Pücklera zebrało się 20 polskich i 30 niemieckich gmin, by wspólnie opracować ten szlak. Kolejne gminy już zasygnalizowały swoje zainteresowanie tym projektem. Z pomocą masterplanów, opisujących konserwację parków przygotowywane będą połączone w sieć atrakcje turystyczne. Spółka marketingowa Oberlausitz-Niederschlesien zajmie się promocją szlaku.

Również parki geologiczne, częściowo tworzone ponadgranicznie, są mocno powiązane z obszarem przygranicznym. W obszarze Barnim istnieje park geologiczny „Krajobraz polodowcowy na brzegu Odry” stał się magnesem przyciągającym turystów, na południu park „Łuk Mużakowski” został udostępniony zwiedzającym na początku lipca. Tytuł „Narodowy park geologiczny” przyznawany jest wraz z certyfikatem przez GeoUnion - Fundację Alfreda Wegenera, a finansowany i wspierany przez Federalne Ministerstwo Edukacji i Badań oraz UNESCO. Okazją do wprowadzenia tytułu była Akcja 2002 – Rok nauk Geologicznych.

**PODSUMOWANIE**

- Po obydwu stronach granicy istnieje potrzeba połączenia w sieć i podniesienia kwalifikacji infrastruktury turystycznej. Szczególnie na obszarach cieszących się dużym popytem w turystyce, np. na wybrzeżu Bałtyku, czy też na terenach uzdrowiskowych Dolnego Śląska silniejsze połączenie w sieć infrastruktury po obu stronach granicy może się istotnie przyczynić do wzmocnienia całego regionu.
- Po polskiej stronie należy nadrobić zaległości w rozbudowie szlaków rowerowych, pieszych i turystyki wodnej oraz w towarzyszącej infrastrukturze turystycznej (noclegi, wyżywienie itd.)
- Liczne istniejące już elementy tworzące wspólny region turystyczny **o transgranicznej sieci szlaków** należy nadal rozwijać. Niezbędne jest jasne określenie priorytetów i sukcesywna realizacja. Działaniom tym musi towarzyszyć odpowiedni marketing, dzięki któremu atrakcyjne połączenia staną się znane szerokiej publiczności.
- Ważne zaczątki rozwoju wspólnego regionu turystycznego zostały już opracowane w ramach Partnerstwa Odrzańskiego. Szczególnie zamierzona wizja turystyki będzie nadawała istotne impulsy dla rozwoju. Wydaje się przy tym ważne, by wizję tę podeprzeć konkretnymi działaniami i priorytetami, by mogła ona spełniać rolę sterującą i koordynującą.
- W ramach koncepcji opracowywania i działania opracowanych przez euroregiony na nadchodzący okres programowania znaleźć można także załączki wspólnego rozwoju regionu turystycznego. Turystyka jest, ze względu na swoje znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu, traktowana i opracowywana w tych koncepcjach jako samodzielne pole działania.



## **4 Infrastruktury transportowe – rozwój systemów nadrzędnych, warunków ramowych i wymagań**

### **4.1 Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) i paneuropejskie korytarze transportowe**

#### **TRANSEUROPEJSKA SIEĆ TRANSPORTOWA**

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN) odgrywa decydującą rolę dla zagwarantowania swobodnego przepływu osób i towarów w Unii Europejskiej. Obejmuje ona wszystkie rodzaje transportu i około połowy całego przepływu dóbr i osób. Jednym z głównych celów budowy multimodalnej sieci jest zapewnienie, aby na każdym odcinku danej trasy można było wybrać najlepszy środek transportu.

Do roku 2020 TEN ma obejmować sieć dróg o łącznej długości 89.500 km oraz linii kolejowych o łącznej długości 94.000 km, z tego ok. 20.000 km linii o prędkości dopuszczalnej co najmniej 200 km/h. Sieć śródlądowych dróg wodnych będzie obejmować 11.250 km. Ponadto będzie to 210 portów śródlądowych, 294 portów morskich i 366 lotnisk.

W celu realizacji tego planu opracowano ogółem 30 priorytetowych projektów. Żaden z nich nie będzie realizowany w bezpośredniej bliskości badanego obszaru<sup>4</sup>. Na wschód od badanego obszaru realizowany będzie priorytetowy projekt rozbudowy linii kolejowej Gdańsk – Warszawa – Brno – Bratysława – Wiedeń. Również połączenie drogowe Gdańsk – Brno – Bratysława – Wiedeń zostało uznane za projekt priorytetowy.

#### **PANEUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE**

Paneuropejskie Korytarze Transportowe zostały zdefiniowane przez ministrów transportu podczas Konferencji Europejskich Ministrów Transportu na Krecie (w 1994 r.) i w Helsinkach (1997) jako uzupełnienie Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Badany obszar posiada możliwości rozwojowe, które mogłyby zostać uruchomione dzięki dwóm paneuropejskim korytarzom transportowym: II (połączenie drogowe i kolejowe Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród) oraz III (połączenia drogowe i kolejowe Berlin – Drezno – Wrocław – Lwów – Kijów).

Na poniższej mapie przedstawiono korytarze transportowe istotne z punktu widzenia badanego terenu oraz ważne elementy infrastruktury transportowej.

---

<sup>4</sup> Z wyjątkiem przedłużenia trasy Rail Baltica; jako priorytetowy został tu zdefiniowany odcinek z Warszawy do Kowna, Rygi, Tallina i Helsinek.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 23:  
Korytarze transportowe i  
infrastruktura transportowa na  
badanym obszarze [Źródło:  
Federalny Urząd Budownictwa i  
Gospodarki Przestrzennej,  
2002]

**KORYTARZ TRANSPORTOWY II**

Ryc. 24:  
Paneuropejski Korytarz  
Transportowy II [Źródło:  
Komisja Europejska]



Połączenie drogowe realizowane jest przez A12 z Berlina do Frankfurtu nad Odrą, przez przejście graniczne w Świecku, dalej A2 w kierunku na Poznań, Łódź i Warszawę do granicy polsko-białoruskiej.

Natomiast transport kolejowy przebiega z Berlina przez Frankfurt nad Odrą, przejście graniczne w Kunowicach, Poznań, Łódź w kierunku na Warszawę, aż do granicy Polski. W Niemczech korytarz ten ma koleje i 868 km dróg. Drogi te łączą Unię Europejską z najważniejszym centrum przemysłowym Rosji.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****KORYTARZ TRANSPORTOWY III**

Ryc. 25:  
Paneuropejski Korytarz  
Transportowy III [Źródło:  
Komisja Europejska]



Korytarz ten prowadzi autostradami A12 i A15 z Berlina przez Chociebuż (Cottbus) w kierunku przejścia granicznego Forst. Po stronie polskiej korytarz prowadzi autostradami A18 i A4. Południowa część

korytarza (autostrada A4, od Drezna i Görlitz/Zgorzelca) łączy się z autostradą A18 na wschód od Legnicy. Dalej droga prowadzi przez Wrocław, Opole, Katowice w kierunku na Kraków (A4) i dalej na wschód, ku Ukrainie.

Połączenie kolejowe po stronie polskiej przebiega niemal równoległe do trasy drogowej i łączy niemiecki, polski i ukraiński obszar gospodarczy. Po stronie niemieckiej do korytarza należy linia kolejowa z Berlina przez Horkę w kierunku na Wegliniec. Zgodnie z porozumieniem między Deutsche Bahn AG i PKP S.A. na linii kolejowej korytarza II (Berlin-Poznań) będzie w przyszłości rozwijany głównie transport osobowy, natomiast linia kolejowa przez Horkę ma służyć przewozom towarowym.

Tematem poniższych rozważań będzie infrastruktura transportowa wewnątrz tych korytarzy, a także połączenie istotnych ośrodków z tymi korytarzami.

**4.2 Warunki ramowe rozwoju transportu**

Harmonizacja kontroli i sankcji związanych z realizacją przepisów socjalnych (czas pracy, czas wypoczynku itd.) w drogowym transporcie towarowym jest już daleko posunięta i zostanie zakończona do roku 2010.

Liberalizacja transportu kolejowego następuje bardzo powoli. Otwarcie sieci kolejowej dla transportu towarowego nastąpiło dopiero w roku 2007. Dla przewozów pasażerskich przewiduje się rok 2010.

Plany działań wspierających transport morski i śródlądowy są zaawansowane. EU przyjęła budowę dróg szybkiego transportu kolejowego na listę projektów priorytetowych Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T), postępuje rozbudowa portów morskich, opracowuje się uproszczenie formalności celnych. Parlament Europejski odrzucił propozycję Komisji mającą na celu liberalizację usług portowych. Wsparcie transportu morskiego postrzegane jest jednak jako jeden ze sposobów na przyspieszenie wzrostu całej branży transportowej.

Działania wspierające Transeuropejskie Sieci Transportowe zostały zrealizowane na poziomie UE. Jednak z 21 planowanych projektów infrastrukturalnych w 15 starych krajach Unii ukończono realizację tylko trzech, realizacja kolejnych czterech jest daleko zaawansowana. Za opóźnienia odpowiedzialne są przede wszystkim kraje członkowskie, które nie były w stanie przeznaczyć

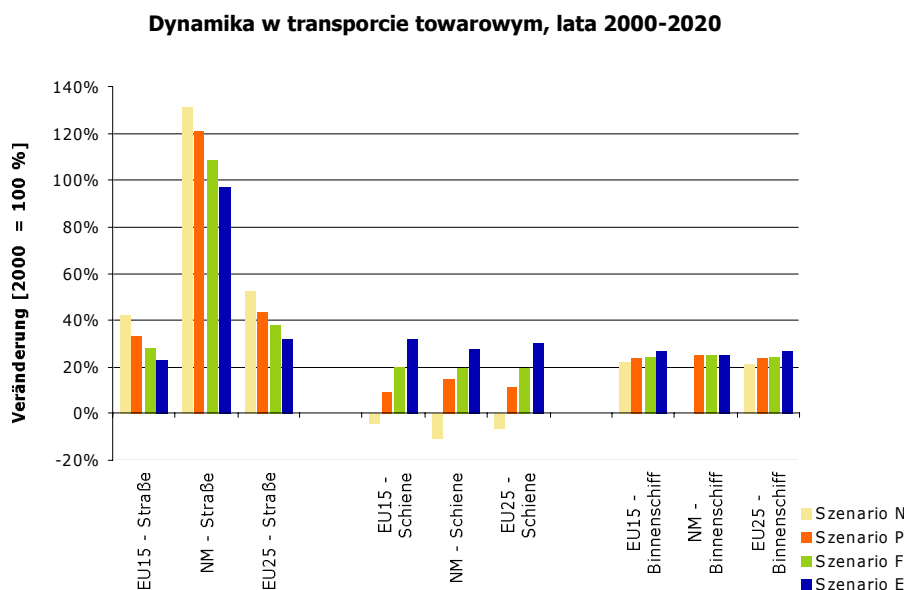
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

odpowiednich środków na inwestycje, i to pomimo że UE w znaczący sposób wspiera TEN.

Aby wspomóc realizację celu europejskiej polityki rozwoju transportu, jakim jest jego dywersyfikacja modalna i przeniesienie ciężaru na kolej – UE opracowuje obecnie warunki ramowe liberalizacji rynku kolei, wprowadzenia jednolitego Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS - European Rail Transport System), zdefiniowania standardów interoperacyjności (TSI – techniczne specyfikacje interoperacyjności) oraz utworzenia Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA). Ponieważ jednak realizacja tych warunków ramowych częściowo wymagać będzie wysokich nakładów finansowych, może potrwać jeszcze wiele lat.

Zmiana systemu drogowego transportu towarowego do roku 2020 opisana jest w różnych scenariuszach<sup>5</sup> dla krajów „starej” Piętnastki, dla nowych krajów członkowskich oraz dla „UE 25”:

Ryc. 26:  
Zmiany w towarowym  
transporte drogowym w latach  
2000 do 2020 [Źródło:  
Federalny Urząd Ochrony  
Środowiska 2006]



Wzrost w towarowym  
transporte drogowym – tylko  
bardzo niewielki w transporcie  
kolejowym

We wszystkich czterech scenariuszach widać wyraźnie, że zmiany w towarowym transporcie drogowym nastąpią przede wszystkim w nowych krajach członkowskich – oczekuje się do wzrostu od 120 do 130 %. W „starych krajach członkowskich” (Unia 15) również przewiduje się wzrost, jednak na znacznie niższym poziomie (między 20 a 40 %). W porównaniu z transportem samochodowym dla transportu kolejowego przewiduje się o wiele mniejszy wzrost – i to we wszystkich scenariuszach i wszystkich krajach. Prognozy te przewidują więc, że wzrost transportu nastąpi głównie na drogach.

<sup>5</sup> Scenariusz N: od chwili uchwalenia Białej Księgi nie zrealizowano żadnych działań, kontynuacja trendów z lat 90.  
Scenariusz P: obejmuje działania już zrealizowane oraz takie, których realizacja została podjęta.  
Scenariusz F: zakłada, że wszystkie działania zapisane w Białej Księdze zostaną zrealizowane.  
Scenariusz E: Scenariusz P, a ponadto zostaną zrealizowane działania uważane za szczególnie skuteczne.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Spadek liczby ludności – wzrost  
pracy transportowej

Publiczny lokalny transport  
osobowy w regionach wiejskich  
uzależniony od transportu  
szkolnego

Spadek liczby ludności łączy się z wieloma innymi zmianami strukturalnymi i społecznymi. Procesy te w sumie mogą doprowadzić do tego, że transport w niektórych regionach mimo spadku liczby ludności wzrośnie. Przyczyny to np. powodujące wzrost potrzeb transportowych zmniejszenie gęstości zaludnienia w gminach, które jest nawet wzmocniane rozwojem transportu samochodowego, a także potrzeba obsłużenia większych powierzchni przez instytucje publiczne, co spowoduje wydłużenie się dróg dojazdowych. Procesy te zostaną wzmocnione w szczególności na terenach wiejskich, gdzie nastąpi zmniejszenie oferty publicznego lokalnego transportu osobowego. W wielu rejonach wiejskich transport publiczny opiera się na transporcie dzieci do szkół. W sytuacji spadającej liczby dzieci i zmniejszających się przestrzeni już dziś zagrożona jest nawet minimalna oferta takiego transportu. Testowane są w tej chwili nowe rodzaje ofert (np. autobusy na wezwanie, „autobusy obywatelskie”), co pozwoli na stwierdzenie, na ile oferta publicznego transportu może zostać utrzymana w regionach wiejskich także w przyszłości.

W chwili zamknięcia redakcji tego raportu nie jest jeszcze znana federalna prognoza komunikacyjna do roku 2020. Prognoza 2020 dla Kraju Brandenburgia jest już dostępna w zakresie podstaw i wyników (tylko wyciągi przez Internet). Jeśli chodzi o rozwój transportu do roku 2020, prognoza ta stwierdza, że spadająca liczba mieszkańców nie musi prowadzić do spadającego popytu na usługi komunikacyjne, ponieważ zmiany w strukturze wieku i wzrost motoryzacji częściowo zrekompensują ubytek ludności. Dla obszaru Brandenburgii oznacza to, że szczególnie w bliskim obszarze wokół Berlina można oczekiwać wzrost transportu o 30 % w stosunku do roku 2005. Podobnego rozwoju oczekuje się w obszarze na południe od Frankfurtu n. O. w kierunku na Gubin i na obszarze na północ od Frankfurtu n.O. w kierunku Bad Freienwalde (skutek istnienia trasy Odra-Łużyce). Ponadto dla pięciu regionów planowania przedstawiono obciążenie ruchem samochodów ciężarowych dla roku 2020, nie przewiduje się tu jednak zmian w stosunku do roku 2005. Na podstawie istniejącej dokumentacji nie można również stwierdzić, jaki będzie rozwój ruchu na przejściach granicznych.

### **ROZWÓJ LICZBY PODRÓŻUJĄCYCH NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH W OBSZARZE DPERON**

Przed przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Strefy Schengen Policja Federalna zbierała dane dotyczące liczby podróżnych na przejściach granicznych między Niemcami i Polską. Od 21 grudnia 2007 r., dnia przystąpienia Polski do układu z Schengen, dane te na polsko-niemieckich przejściach granicznych nie są już zbierane, tak więc nie można ich uzupełnić o aktualne wyniki.

Od 21 grudnia 2007 r. zniknęły przede wszystkim kolejki samochodów ciężarowych i osobowych na najbardziej uczęszczanych przejściach granicznych (np. na autostradzie BAB12/A2). Dzięki likwidacji tychże kolejek uległy znacznemu skróceniu czasy przejazdu w niektórych relacjach. W zintegrowane Modelu ruchu zjawiska te nie zostały jednak „wliczone”, stąd też ze zniesienia kontroli granicznych nie wynikły miarodajne skutki dla koncepcji komunikacyjnych.

Ponadto w przyszłości należało będzie rozważyć sposób postępowania z obiektami odpraw granicznych, gdyż nie będą one już w dotychczasowej formie

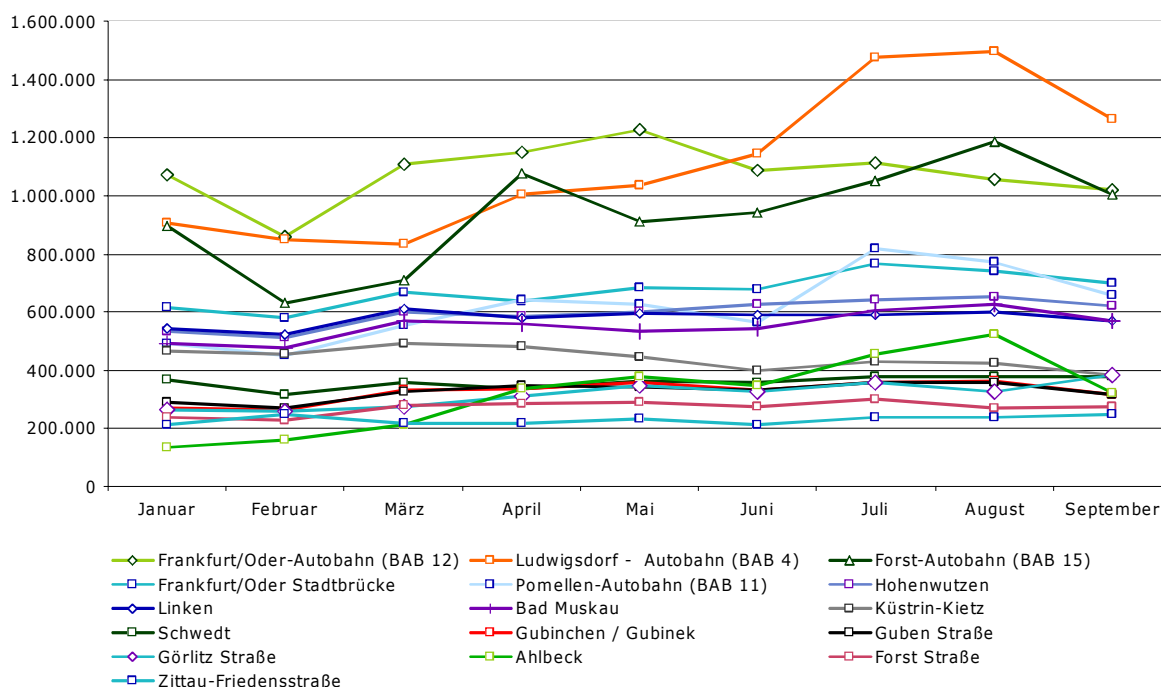
Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

potrzebne. Sensowną alternatywą do ich rozbiórki mogą być transgraniczne rozważania ich wykorzystania (np. przez przedsiębiorstwa transportowe lub logistyczne).

Na przejściach granicznych na autostradach jest znacznie większa frekwencja niż na przejściach kolejowych

Aktualne statystyki policji federalnej wykazują różny rozwój liczby przekraczających granicę w DPERONIE na poszczególnych przejściach (od stycznia do września 2007). Ogółem granicę na polsko-niemieckich przejściach granicznych od stycznia do września 2007 roku przekroczyło (w obie strony) 83.437.150 osób. Największą frekwencję notują przejścia graniczne na autostradach. Przejście BAB 4 koło Görlitz jest najpopularniejsze (jeśli obliczyć sumę wjazdów i wyjazdów), do czerwca 2007 r. pozycję tę zachowywało przejście w Świecku (BAB12). Na trzecim miejscu znajduje się przejście graniczne w Forst (BAB15), za nim jest przejście Frankfurt/Słubice, a potem czwarte przejście na autostradzie, czyli Kołbaskowo (BAB11). Widać wyraźnie, że przejście graniczne we Frankfurcie i Słubicach ma większe znaczenie niż to w Kołbaskowie: We Frankfurcie/Słubicach w pierwszych dziewięciu miesiącach roku 2007 miało miejsce 6.066.000 przekroczeń granicy, podczas gdy w Kołbaskowie było ich o pół miliona mniej (5.586.000).

**Drogowe przejścia graniczne, liczby podróżnych,****styczeń do września 2007**

Ryc. 27: Rozwój liczby podróżujących, drogowe przejścia graniczne, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

Bardzo niska atrakcyjność połączeń kolejowych - dominacja indywidualnego transportu samochodowego

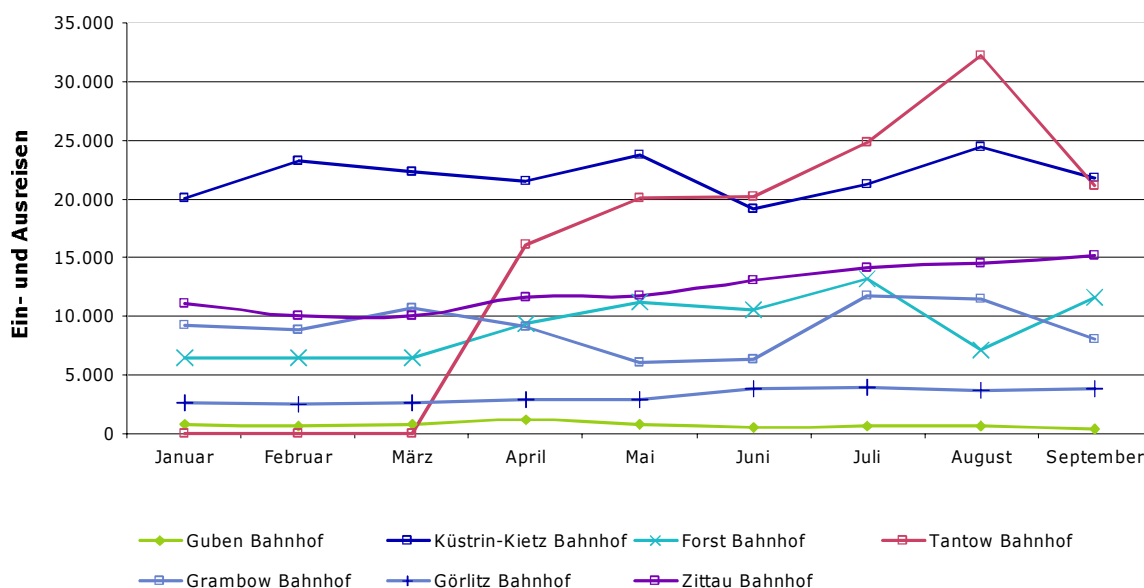
Na kolejowych przejściach granicznych liczba podróżujących na badanym terenie jest znacznie mniejsza, tzn. transgraniczne połączenia kolejowe pełnią obecnie wyraźnie podrzędną rolę w terenie nadgranicznym. Niska atrakcyjność



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

transgranicznych połączeń kolejowych wskazuje, że niezbędne są tu działania naprawcze.

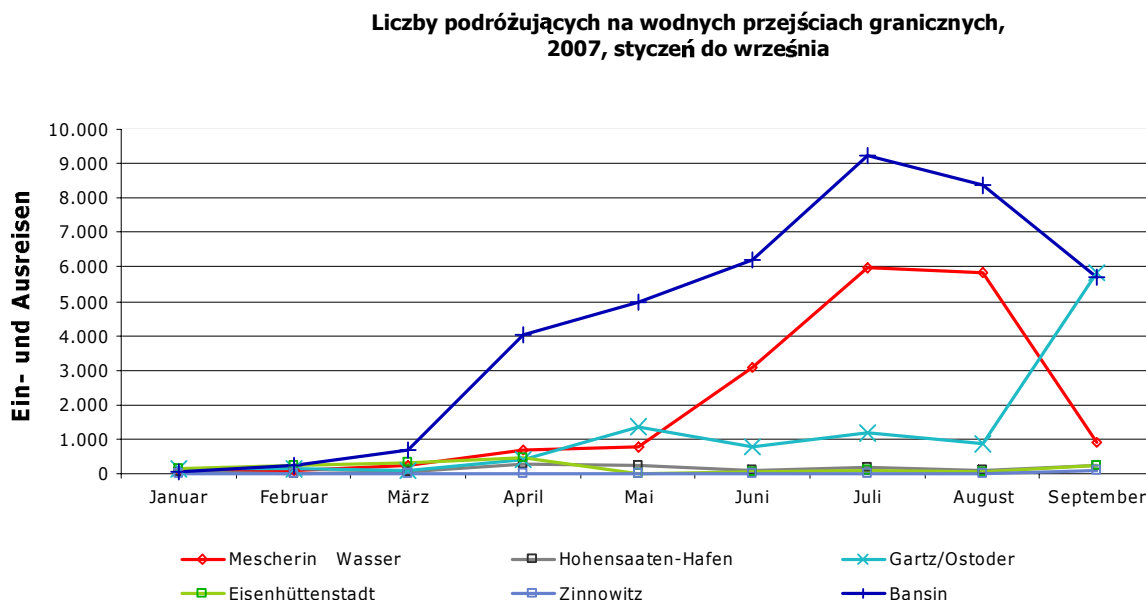
Brak obecnie prognoz dotyczących liczby podróżujących na przejściach granicznych. Brandenburgia opublikowała „Aktualizację Prognozy Krajowej dla Transportu Kolejowej w Kraju Związkowym Brandenburgia na rok 2020”. Brak jednak prognoz dotyczących rozwoju liczby podróżujących na przejściach granicznych – lub nie zostały one opublikowane.

**Kolejowe przejścia graniczne, liczby podróży,****styczeń do września 2007**

Ryc. 28: Rozwój liczby podróżujących na kolejowych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizeidirektion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

Również tutaj największa liczba przekroczeń granicy ma miejsce we Frankfurcie nad Odrą – 739.000 w analizowanym okresie oznacza, że jest ich zaledwie 10 % w stosunku do przekroczeń granicy na przejściach samochodowych na autostradach. Kostrzyn/Kietz i Tantow, ze 197.600 i 134.600 przekroczeń odgrywają stosunkowo niewielką rolę.

Największy przyrost liczby przekraczających granicę wodną wykazują w miesiącach letnich Bansin i Mescherin.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 29: Rozwój liczby podróżujących na wodnych przejściach granicznych, styczeń do września 2007 [Źródło: Bundespolizei-direktion Koblenz, Lage- und Auswertungszentrum für die Bundespolizei]

39.450 przekroczeń granicy w Bansinie i 17.570 w Menscherin wskazuje, że wodne przejścia graniczne mają najmniejsze znaczenie w Transporcie.

### 4.3 Podsumowanie zasadniczych oczekiwań wobec transgranicznej infrastruktury transportowej

Partnerstwo Odrzańskie formułuje istotne oczekiwania wobec infrastruktury transportowej

W ramach pracy Partnerstwa Odrzańskiego podsumowano najważniejsze oczekiwania wobec infrastruktury transportowej. Forum Transport i Logistyka sformułowało następujące punkty, które będą decydujące dla działań w Polsko-Niemieckim Obszarze Rozwoju:

- **Wysoka jakość infrastruktury transportowej dla wszelkiego rodzaju transportu** oraz dobra oferta transportowa są warunkiem rozwoju współpracy gospodarczej w regionie Nadodrza i wzrostu identyfikacji społecznej z regionem.
- Obecnie region ten **z powodu słabości infrastrukturalnej i organizacyjnej** nie może w pełni wykorzystać swojego **korzystnego, centralnego położenia w Europie Środkowej**. Nie udało się jeszcze usunąć powstałych przez dziesięciolecie **braków infrastrukturalnych**.
- Ponieważ trwa konkurencja między regionami, należy w Regionie Odrzańskim dokonać w jak najszybszym czasie pozytywnych zmian. Tych pozytywnych zmian nie można uzyskać wyłącznie poprzez **wzmocnienie działalności inwestycyjnej**. W wielu przypadkach możliwe są szybkie i niedrogie usprawnienia w ofercie transportowej dzięki wykorzystaniu istniejących zasobów oraz poprawę **komunikacji, koordynacji** i

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

**współpracy instytucjonalnej.** W tym celu niezbędna jest **ściśła i skuteczna współpraca** władz politycznych, odpowiedzialnych za transport władz administracyjnych oraz przedsiębiorstw transportowych.

- Wzrost strumieni towarów, zintensyfikowanie integracji gospodarczej regionu oraz poprawa infrastruktury mogą przyczynić się do rozwoju centrum logistycznego Regionu Odrzańskiego.

Dla poszczególnych rodzajów transportu sformułowano następujące konkretne działania:

**• TRANSPORT KOLEJOWY**

- Niezbędna dla rozwoju Regionu Odrzańskiego jest **poprawa dostępności**, ew. **skrócenie czasu przejazdów**, szczególnie między polskimi i niemieckimi ośrodkami miejskimi. Rozbudowany, skoordynowany na poziomie ponadregionalnym transport lokalny o **przejrzystej strukturze taryfowej** zapewni połączenie terenów wiejskich z miejskimi.
- Należy dążyć do:
  - o **Optymalizacji rozkładów jazdy** (w krótszej perspektywie: bezpośrednie połączenia na dworcach granicznych oraz stworzenie nowych połączeń porannych i wieczornych; w średniej perspektywie: regularne transporty transgraniczne, więcej pociągów bez zmiany lokomotywy, także w polsko-niemieckim transporcie regionalnym)
  - o **Poprawa komunikacji w zakresie pełnej oferty taryfowej i rozkładów jazdy** (włącznie z regionalną siecią autobusową) w Regionie Odrzańskim.
  - o Stopniowa **likwidacja wąskich gardeł infrastrukturalnych i technicznych** (odcinków ruchu ze zmniejszoną prędkością, np. na mostach, odcinków jednotorowych)
  - o Ogólna **poprawa stanu nawierzchni i techniki bezpieczeństwa** w sieci kolejowej w celu zwiększenia prędkości jazdy między ośrodkami regionalnymi (120 km/h dla linii pobocznych, 160 km/h dla linii głównych). Skrócenie czasu oczekiwania na granicy dla pociągów towarowych poprzez poprawę warunków prawnych (nowoczesna polsko-niemiecka umowa ramowa dla transportu kolejowego) oraz intensyfikację wspólnych szkoleń dla polskich i niemieckich pracowników kolei.
  - o W średniej i długiej perspektywie **stworzenie jednolitej transgranicznej sieci transportowej Regionu Odrzańskiego.**

**• TRANSPORT DROGOWY**

- Rozwój i usprawnienie osi komunikacyjnej Berlin-Szczecin ma szczególne znaczenie dla geograficzno-gospodarczego centrum Euroregionu Pomerania, tzn. dla obszaru szczecińskiego i wspólnego pogranicza. Dlatego wymaga to dobrego połączenia z oddziałującym jako metropolia Szczecinem.
- Poprawę w transporcie drogowym udało się już uzyskać dzięki **rozbudowie sieci dróg głównych**. Po polskiej stronie w regionie odrzańskim brak jeszcze autostrad między granicą Polski i Poznaniem oraz Legnicą (w kierunku na Wrocław).
- Należy stwierdzić brak inwestycji w zakresie **łączenia obszarów wiejskich z ośrodkami miejskimi**. Zła infrastruktura drogowa obszarów wiejskich powoduje zmniejszenie szans wykształcenia i zatrudnienia

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

ludności wiejskiej i przyczynia się do negatywnych tendencji rozwoju społecznego.

- Udało się uzyskać poprawę w transporcie transgranicznym. Szybka **odprawa towarów** sprzyja obecnie transportowi na drogach w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

**• ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA**

- Mimo gęstej sieci dróg wodnych istniejący potencjał nie jest jeszcze wykorzystany. Odtworzenie tradycyjnych połączeń, w szczególności **wykorzystanie portu morskiego w Szczecinie** jako portu morskiego do obsługi regionu, szczególnie obszaru aglomeracji Berlina, możliwe jest jedynie w perspektywie długoterminowej.
- Warunkiem zmiany tego stanu rzeczy jest m.in. **zgoda co do potrzeby rozbudowy dróg wodnych** w regionie, inwestycje w **infrastrukturę portową** oraz poprawa **marketingu** i oferty portów. Niezbędne dla rozwoju transportu multimodalnego jest **połączenie portów z drogami lądowymi i torami kolejowymi**. Jako przykład może służyć przyłączenie portu szczecińskiego do autostrady czy portu w Schwedt do sieci kolejowej.

**• TRANSPORT LOTNICZY**

- Już dziś wielu pasażerów z regionu korzysta z berlińskich portów lotniczych. **Rozbudowa portu lotniczego Berlin-Brandenburg International** będzie miała istotne znaczenie dla rozwoju regionu jako centrum logistycznego.

**• LOGISTYKA**

- Rozwój infrastruktury i **poprawa współpracy** między instytucjami stanowi jednocześnie wkład w rozwój regionu jako centrum logistycznego.
- **Specjalizacja** polskich i niemieckich **przedsiębiorstw logistycznych** przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności tej branży po obu stronach Odry.

## **5 Infrastruktury transportowe – „Baza projektów” DPERON**

Do celów analizy i planowania w ramach projektu DPERON zebrano wszystkie istotne transgraniczne projekty dotyczące transportu i komunikacji i stworzono „pulę projektów”, które zaktualizowano i częściowo pogłębiono w kartach projektów zgodnie z priorytetami.

Mając na względzie zintegrowaną koncepcję komunikacyjną dla Euroregionu Pomerania wzgl. koncepcje komunikacyjne dla Euroregionów Pro Europa Viadrina oraz Sprewa-Nysa-Bóbr zebrane zostaną również inne projekty komunikacyjne, które bezpośrednio nie mają wprowadzić charakteru transgranicznego, są jednak znaczące w wymiarze regionalnym, w celu uzyskania całościowego spojrzenia na projekty infrastruktury transportowej w obszarze DPERON.

### **OBJAŚNIENIA DO TABELI**

Numeracja ciągła dotyczy wszystkich części i wszystkich gałęzi transportu. Wykorzystane źródła wskazano za pomocą skrótów, objaśnionych w aneksie.

**Status** poszczególnych projektów uporządkowano w sposób następujący:

- projekty w fazie wdrożenia: tzn. projekty, które są obecnie realizowane
- projekty w fazie planowania inwestycyjnego: tzn. projekty, które są zawarte w planach krajowych względnie landowych / wojewódzkich i przeznaczone do realizacji w ciągu najbliższych lat. Podział faz realizacji do roku 2013 i po roku 2013 jest o tyle istotny, że można go odnieść do unijnych okresów programowych. Ponieważ nie w każdym przypadku dostępne są stosowne informacje, przyjmuje się, że projekty z wyższym priorytetem w skali landu/regionu realizowane będą do roku 2013, pozostałe odpowiednio później.
- projekty, będące jeszcze w fazie pomysłów, nie zostały jeszcze uwzględnione w planach inwestycyjnych.

**Odniesienie przestrzenne** wskazuje na to, czy projekty istotne są tylko po jednej stronie granicy lub mają konkretne do niej odniesienie. Odniesienie graniczne dotyczy tutaj polsko-niemieckich połączeń komunikacyjnych bez punktów odprawy granicznej po przystąpieniu Polski do układu z Schengen.

**Priorytet** realizatora przedsięwzięcia wskazuje jego pozycję na poziomie regionu względnie samorządu niższego szczebla.

Nagłówek **Przyporządkowanie** informuje, z jakiego planu inwestycyjnego projekty pochodzą. Istnieje tutaj rozróżnienie na plany na szczeblu federalnym pilnej i dalszej potrzeby, plany landów, listę priorytetów dla mostów granicznych oraz plany regionów.

W ostatniej rubryce zawarte są pozostałe **Uwagi** dotyczące projektu.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

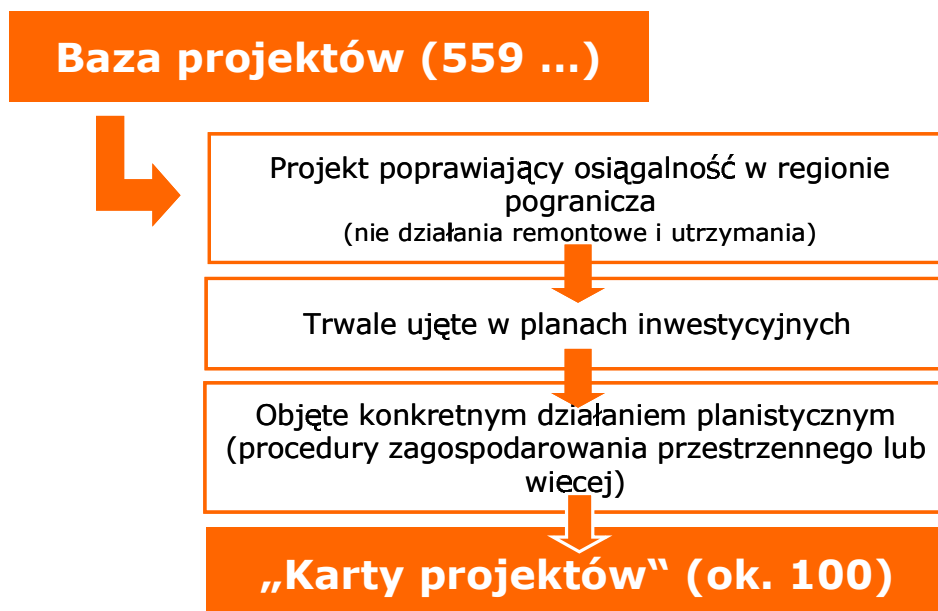
Aneks A1 zawiera pełne listy projektów dla całego obszaru plus dalsze informacje.

W ramach dalszych prac związanych z projektem pogłębione zostaną także rozmaite projekty na poziomie koncepcji komunikacyjnej w odniesieniu do zadania 1. Po zakończeniu tych prac możliwe jest ewentualnie nieco inne określenie ważności projektów (hierarchizacja).

W przypadku projektów w zadania 2 (obszar południowy) pogłębienie wybranych projektów nastąpi najpierw jedynie w ramach kart projektów. Dokonana zostanie również ocena jakościowa wybranych projektów.

W przypadku projektów na żółtym tle prace pogłębione powinny być wykonane w kartach projektów. Wybór projektów do pogłębionej prezentacji opiera się systematycznie przedstawionej w ryc. 30

Ryc. 30:  
Kryteria wyboru projektów do  
pogłębionej prezentacji w  
kartach projektów

**STAN BAZY (PULI) PROJEKTÓW**

Na dzień 30 kwietnia 2008 stan bazy przedstawia się następująco:

- Łącznie zebrano dotychczas 561 projektów komunikacyjnych.
- W 99 przypadkach wykonano prace pogłębione w formie kart projektów.

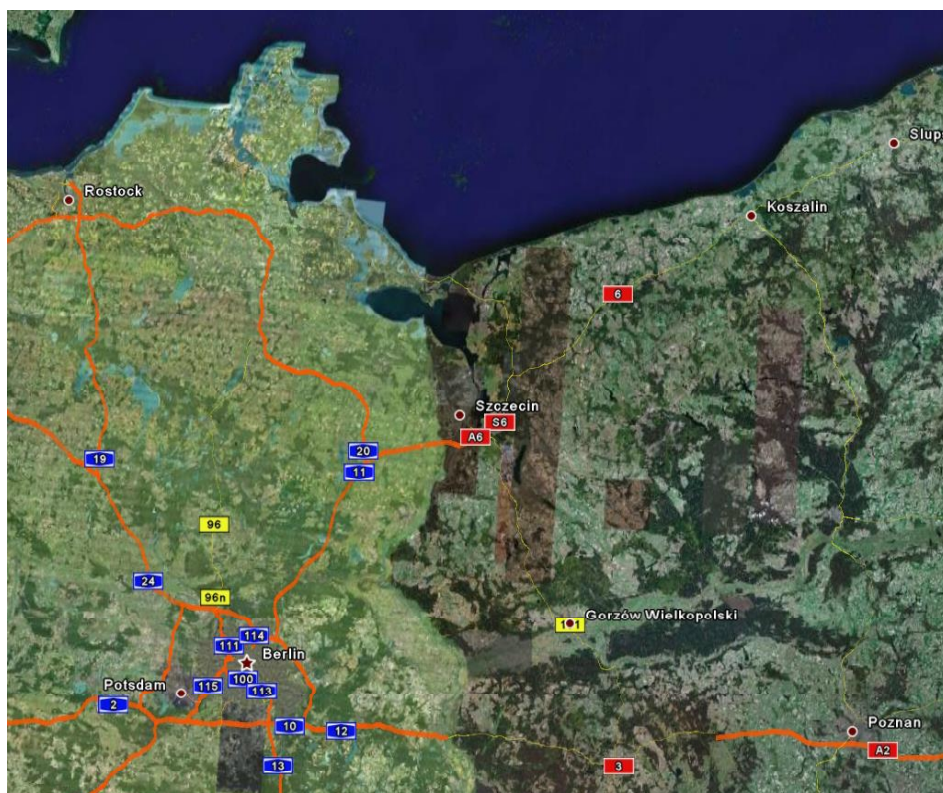


**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****5.1 Drogi lądowe****5.1.1 Zadanie 1****AKTUALNA SYTUACJA**

Gęsta sieć dróg po stronie nieliczne ważne i w pełni przepustowe połączenia po stronie polskiej

Euroregion Pomerania posiada infrastrukturę w postaci ważnych osi komunikacyjnych, tj. autostrady A20 (Rostok, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, połączenie z A11) w kierunku Hamburga i Berlina oraz autostrady A11/A6 (Berlin, połączenie z A20, Szczecin). Stosunkowo gęsta sieć dróg federalnych łączy po stronie niemieckiej ważne centra średniego znaczenia (Bergen, Ribniz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder, Police, Goleniów, Kamień Pomorski, Gryfice, Białogard, Sławno, Świdwin, Łobez, Drawsko Pomorskie, Wałcz, Gryfino, Pyrzyce, Myślibórz, Choszczno) z metropoliami Berlinem i Szczecinem oraz centrami nadrzędnymi Stralsundem, Greifswaldem i Neubrandenburgiem oraz Świnoujściem, Kołobrzegiem, Koszalinem, Szczecinkiem i Stargardem Szczecińskim. Po stronie polskiej funkcje te pełnią drogi krajowe, łączące Szczecin z Koszalinem (S6), Świnoujściem (S3), Gorzowem Wlkp. (S6, E65) i Piłą (S10).

Ryc. 31:  
Sieć autostrad w rejonie Północnym  
[Źródło: Google earth]



Sieć dróg o istotnym znaczeniu komunikacyjnym (drogi federalne / drogi wojewódzkie) jest po stronie niemieckiej wyraźnie bardziej zagęszczona niż po stronie polskiej, gdzie brakuje szczególnie w pełni przepustowego połączenia autostradowego ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy. Istnieje

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

wprowadzie autostrada ze Szczecina do Berlina (A11), jednak odcinek od węzła Kreuz Uckermark (zjazd A20) aż do przejścia granicznego jest w bardzo złym stanie technicznym, przez co podczas jazdy można tam rozwijać jedynie stosunkowo niskie prędkości.

**ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE**

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dziesięciu przejść granicznych.

Tabela 3:  
Istniejące przejścia graniczne  
drogowe

<b>PRZEJŚCIE GRANICZNE</b>	<b>DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU</b>
Ahlbeck - Świnoujście (B111)	▪ tylko ruch osobowy, autobusy
Garz - Świnoujście (B110, w budowie)	▪ tylko ruch osobowy, autobusy
Blankensee - Buk (droga landowa/ droga gminna)	▪ mały ruch graniczny
Linken - Lubieszyn (B104)	▪ ruch osobowy i towarowy
Schwennenz - Bobolin (droga landowa/ droga gminna)	▪ mały ruch graniczny
Pomellen - Kołbaskowo (BAB11 /A6)	▪ ruch osobowy i towarowy
Rosow- Rosówek (droga landowa/ droga gminna)	▪ ruch osobowy i towarowy (do 3,5 t)
Mescherin - Gryfino (B113)	▪ ruch osobowy i towarowy
Schwedt - Krajnik Dolny	▪ ruch osobowy i towarowy
Hohenwutzen – Osinów Dolny	▪ ruch osobowy i towarowy (z wyjątkiem autobusów, planowane rozszerzenie dla transportu towarowego do 3,5 t)

Między województwem zachodniopomorskim i krajami związkowymi Meklemburgia-Pomorze Przednie i Brandenburgia istnieje łącznie 26 przejść granicznych (9 morskich, 11 drogowych, 3 rzeczne, 2 kolejowe i 1 lotnicze). Ta wielość „złączy” stanowi wspólną bazę do udoskonalenia transgranicznych systemów komunikacyjnych i podjęcia kontaktów ponadgranicznych wzgl. kontynuacji dialogu planistycznego.

**PLANY**

Dla niniejszej analizy duże znaczenie mają szczególnie te plany rozbudowy infrastruktury, które będą realizowane wzdłuż ważnych szlaków komunikacyjnych oraz te, które dotyczą rejonów przygranicznych względnie posiadają charakter transgraniczny. Plany, które odnoszą się do dróg, zostały poniżej zestawione w tabeli. Ponadto wyszczególnione są w niej dodatkowe projekty infrastruktury komunikacyjnej w obszarze badania, w celu uzyskania całościowego obrazu istniejących projektów.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 1 – AUTOSTRADY, DRÓGI FEDERALNE**

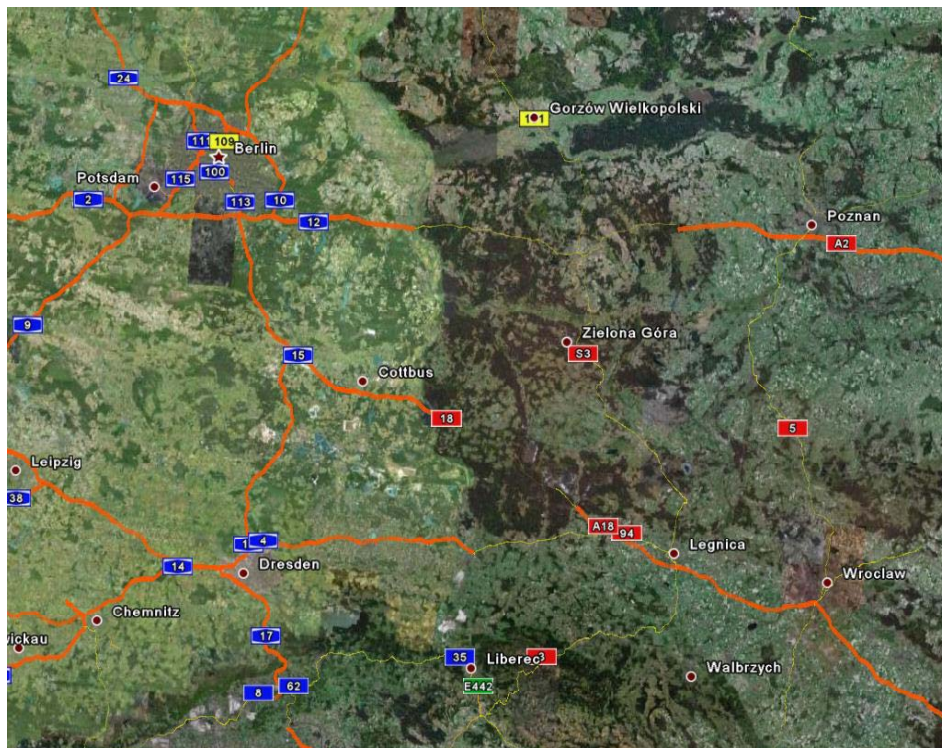
Nr	NAZWA	PRZE- WOŹNIK	ZRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘ CIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI				
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	Średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalejzej potrzeby	Plany landowe	Lista prorytetowa	Plany/wizje regionów i gmin					
24	BAB	S3: Szczecin-Lubawka, nowa	S	GDDKIA		x																	
25	BAB	S3: Szczecin-Świnoujście nowa	S	GDDKIA			X																
26	BAB	S6: Szczecin-Gdańsk nowa	S	GDDKIA			X																
30	BAB	S3: obwodnica Międzyzdroje	S	GDDKIA	X																		
33	BAB	S6: obwodnica Szczecin	S	GDDKIA			X																Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
35	BAB	S10: obwodnica Stargard Szczeciński	S	GDDKIA		X																	Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
40	B	B96: rozbudowa Neu- brandenburg-Neustrelitz	S	BWVP/ MVBL		x																	
41	B	B96: obwodnica Neubrandenburg	S	BWVP/ MVBL		X																	Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
49	B	B109/126: obwodnica Levenhagen	S	BWVP/ MVBL	X																		
57	B	Police (w ciągu obwod- nicy zach. Szczecina)	S	EHK-P			x																Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P
129	B	B166: obwodnica Schwedt (plus przejście graniczne)	S	BWVP																			Obecnie różne stanowiska dot. tego projektu po polskiej i niem. stronie
382	BAB	BAB11: rozbudowa Berlin- przejście gr. Pomellen	S	EHK-P				x		x	x												

**5.1.2 Część 2****AKTUALNA SYTUACJA**

Uzbrojenie południowego obszaru rejonu badawczego to przede wszystkim sieć autostrad A10 (Obwodnica Berlińska), A12 (Berlin-Frankfurt (nad Odrą)), A13 (Berlin-Cottbus i Drezno). Na terenie Saksonii autostrada A4 łączy rejon Drezna z rejonem przygranicznym Görlitz. Po stronie polskiej sieć autostrad nie jest ciągła. Jedyne przepustowe autostrady to autostrada A12 z Frankfurtu nad Odrą w kierunku Poznania oraz połączenia z Cottbus i Drezna w kierunku Wrocławia.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 32:  
Sieć autostrad w rejonie  
Południowym  
[Źródło: Google earth]



Połączenie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry jako ważnych ośrodków administracyjno - gospodarczych, kulturalnych i akademickich opierać będzie się o drogę ekspresową S-3, która stanowi główną oś rozwoju społeczno – gospodarczego województwa.

**ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE**

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dziesięciu przejść granicznych.

Tabela 4:  
Istniejące przejścia graniczne  
drogowe

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin - Kietz - Kostrzyn (B1)	▪ ruch osobowy i towarowy (maks. 3,5 t)
Frankfurt nad Odrą-Świecko (BAB12/A2)	▪ ruch osobowy i towarowy
Frankfurt n.O.- Słubice (B5)/ most	▪ ruch osobowy (z wyjątkiem autobusów wycieczkowych)
Guben – Gubin (B97)	▪ ruch osobowy i towarowy
Guben - Gubin	▪ ruch osobowy
Forst – Olszyna (BAB15 /S12)	▪ ruch osobowy i towarowy
Forst – Zasieki	▪ ruch osobowy
Bad Muskau – Łęknica (B115)	▪ ruch osobowy
Podrosche – Przewoz (S127)	▪ ruch osobowy
Görlitz - Zgorzelec (BAB4)	▪ ruch osobowy i towarowy
Görlitz miasto - Zgorzelec (S125)	▪ ruch osobowy
Hagenwerder–Radomierzyce (B99)	▪ ruch osobowy



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Zittau/ Chopinstraße – Sieniawka (S146)	▪ ruch osobowy i towarowy (< 7,5 t)
Zittau/ Friedenstraße - Porajow (S132a)	▪ ruch osobowy

**PLANY**

Dla niniejszej analizy duże znaczenie mają szczególnie te plany rozbudowy infrastruktury, które będą realizowane wzdłuż ważnych szlaków komunikacyjnych oraz te, które dotyczą rejonów przygranicznych względnie posiadają charakter transgraniczny. Plany, które odnoszą się do dróg, zostały poniżej zestawione w tabeli. Ponadto wyszczególnione są w niej dodatkowe projekty infrastruktury komunikacyjnej w obszarze badań, w celu uzyskania całościowego obrazu istniejących projektów.

Dla projektów na żółtym tle prace pogłębione powinny być zdaniem ekspertów wykonane w kartach projektów.

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – AUTOSTRADY**

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIE-CIA			PRZYPORZĄDKO-WANIE				UWAGI	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.		Plany/wizje regionów i gmin
166	BAB	A-2: odcinek Świecko – Nowy Tomyśl	S	GDDKIA	x				x		X								
167	B	Rozbudowa odcinka Cottbus – Zielona Góra – Poznań,	S																
168	BAB	A4: autostrada faza I Zgorzelec - Wykroty	S	GDDKIA	x				x	x	X								
169	BAB	A4: autostrada faza II Wykroty – Krzyżowa	S	GDDKIA	X				x		x								
171	BAB	S3: odcinek woj. zachodnio- pomorskie – Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X				x		X								
172	BAB	S3: odcinek Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz	S	GDDKIA	X				x		x								
173	BAB	S3: odcinek Międzyrzecz – Sulechów	S	GDDKIA	x				x		X								
174	BAB	BS3: odcinek Sulechów – Nowe Miasteczko, drugi pas ruchu	S	GDDKIA	X				x		x								
175	BAB	S3: odcinek Nowe Miasteczko – woj. dolnośląskie	S	GDDKIA	x				x		X								
176	BAB	S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 2. pas ruchu	S	GDDKIA	x				x		x								
177	BAB	S3: obwodnica Międzyrzecz; 2. pas ruchu	S	GDDKIA	x				x		X								
178	BAB	S3: obwodnica Gorzów Wlkp.; 1. pas ruchu	S	GDDKIA	x				x		x								
179	BAB	S3: obwodnica Nowa Sól; 1. pas ruchu	S	GDDKIA	x				x		x								
191	BAB	S22: Gorzów Wlkp. - Elbląg	S				x		X										
195	BAB	S3: w woj. łubuskiego Legnica – Jawor – Bołków – Kamienna Góra	S	GDDKIA	X				X		x								
206	BAB	S 3: obwodnica Jawor	S	GDDKIA	x				x		X								

## Raport końcowy – Zadania 1 do 4

### PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – DROGI FEDERALNE

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET GŁÓWNEGO PARTNERA PROJEKTU			PRZYPO-RZĄDKOWANIE					UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin				
75	B	B112: obwodnica Frankfurt n. O., 3. odcinek	S	BVWP/ IRP-B	x			x		(x)	X				X							
77	B	B112: obwodnica Brieskow – Finkenheerd / Wiesenu	S	BVWP/ IRP-B	x			x		(x)	x				x							
109	B	B167: obwodnica Neuhardenberg	S	BVWP				x				X			X							
110	B	B167: obwodnica Platkow / Gusow	S	BVWP				x			x				X							Postępowanie dot. procedury planowania
111	B	B167: obwodnica Dolgelin / Libbenichen	S	BVWP				x			X				X							Wyznaczono linię przebiegu
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		x		x			x				X		x					Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		x		x			X				X		X					Konferencja dot. procedury planowania przestrzennego
127	B	B112: obwodnica Eisenhüttenstadt	S	BVWP/ IRP-B	X			x		(x)	x				X							
136	B	B246-B112: granica D/PL, przejście Eisenhüttenstadt	S	BVWP	x			x		x	X				X							
146	B	B158n/B167: Bad Freienwalde / Wriez PL	S	BVWP			x						x			x						
148	B	B96: obwodnica Hoyerswerda	S	BVWP/ FEV	x			x			X				X							
149	B	B6/B96: obwodnica zachodnia Bautzen	S	BVWP/ FEV	x			x			x				x							
151	B	B97: przełożona Bernsdorf – Lauta	S	FEV		x							x			x						
152	B	B98: obwodnica Bischofswerda	S	BVWP	x			x			x				x							
158	B	B156a: Hoyerswerda – Weißwasser	S	FEV		x		x					x									
159	B	B178: odcinek A4 - Nostitz	S	BVWP	x			x		x			x		x							
160	B	B178: odcinek Nostitz I-Löbau	S	BVWP	x			x			x				x							
161	B	B178: odcinek Löbau – Obercunnersdorf	S	BVWP	x			x		(x)	x				x							
162	B	B178: odc. Obercunnersdorf – Niederoderwitz	S	BVWP	x			x		x	x				X							
163	B	B178: odc. Niederoderwitz – Oberseifersdorf	S	BVWP	x			x		x	x				x							
164	B	B178: odcinek B99 - granica	S	BVWP	x			x		x	x				X							
180	B	N 31: obwodnica Kostrzyn	S	GDDKiA	x					x	x		x									
181	B	N 29/31: obwodnica Słubice	S	GDDKiA	x					x	(x)		X									
190	B	N 22: obwodnica Gorzów W	S	GDDKiA		x				x												
286	B	B112/B87: obwodnica południowa Frankfurt n. O.	S	LSBP-BB	x			x		(x)		x				x			x			Wg planu potrzeb dróg landowych zakwalifikowana

### PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – DROGI LANDOWE

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO-RZĄDKOWANIE					UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin				
219	L	S 106/S111: objazd Bautzen	S	FEV			x						X				X					
221	L	S111a: obwodnica pld.-zachodnia Görlitz	S	FEV				X			x						X					
223	L	S121: Niesky – Rothenburg	S	FEV				x									X					







**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIENIE PRZE-STRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO- RZADKO- WANIE				UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostow gr.	
313	Publiczny osobowy trans-port podmiejski - połączenie Ahlbeck –	SC		X			x	X	x	X							x	
314	Modernizacja odcinka Berlin – Angermünde-granica D/PL	SC	BVWP / IRP-S	X			x		x	X				x				Działanie kluczowe kompleks działań III-1 w EHK-P, Modernizacja do prędk. 160 km/h
317	Modernizacja E 59 Szczecin – Swinoujście	SC	PKP PLK	X				X		x								
408	Połączenie kolejowe Ahlbeck – Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				x			X							x	Planowane przedłużenie trasy do Swinoujścia

**5.2.2 Zadanie 2****AKTUALNA SYTUACJA**

W rejonie południowym znaczenie mają przede wszystkim połączenia kolejowe z Berlina przez Frankfurt n. O. w kierunku Rzepina, z Berlina przez Cottbus w kierunku Żar oraz z Cottbus w kierunku Görlitz. Połączenie z Berlina w kierunku Drezna styka się z badanym obszarem w części zachodniej. Po stronie polskiej znaczenie mają połączenia Intercity z Poznania do Wrocławia, z Rzepina w kierunku Poznania i z Żar w kierunku Wrocławia. Ponadto istnieje tu dość rozgałęziona sieć o znaczeniu podrzędnym, która jednak ze względu na swój stan techniczny i związanej z nim konieczności obniżania prędkości pociągu dla całościowego rozwoju regionu jest nieistotna.

Aby zoptymalizować połączenie z Berlina do Wrocławia, do wyboru wg badań w projekcie „Rail Baltica” pozostają jedynie następujące możliwości:

- Rzepin – Poznań – Leszno
- lub alternatywnie Görlitz /Horka – Legnica

Berliński Raport dla Europy 2006-2007 formułuje bardzo wyraźnie obecną dość trudną sytuację w polsko-niemieckim ruchu kolejowym:

Z berlińskiego Raportu dla Europy 2006-2007

Brak porozumienia ramowego dot. kolei między Polską i Niemcami

Transgraniczny ruch kolejowy w kierunku do Polski utrudnia szereg prawnych, administracyjnych i organizacyjnych barier oraz słaba pozycja konkurencyjna szlaków kolejowych. Należy zatem poprawić regulacje prawne w celu zredukowania długich **czasów odpraw pociągów towarowych na stacjach granicznych**, ułatwienia pracy lokomotyw, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz personelu podczas przekraczania granicy oraz poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw transportu kolejowego w ruchu transgranicznym. Tak np. kwestia **dostępu prywatnych niemieckich firm transportu kolejowego do polskich stacji granicznych ciągle jeszcze nie jest uregulowana**, ponieważ między Polską i Niemcami nie ma żadnego aktualnego porozumienia ramowego o transporcie kolejowym.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ważne warunki ramowe:  
optymalizacja połączenia przed  
modernizacją odcinka

W przypadku połączenia Berlin-Szczecin zanotowano już, dzięki ulepszonej w końcu 2004 roku ofercie kolejowej, **wzrost ilości pasażerów korzystających z tej pracy**. Przyczyniły się do tego również ulepszenia dotyczące cenników. Tak np. bilet Länderticket Brandenburg-Berlin sprzedawany jest teraz także w Szczecinie, a jego ważność rozszerzono od sierpnia 2005 r. na podmiejską komunikację berlińską. Ponadto z biletami czasowymi Zrzeszenia Komunikacji Berlina i Brandenburgii (VBB) można od grudnia 2005 r. korzystać ze szczecińskiej komunikacji podmiejskiej. Jednak w końcu 2005 r. na skutek **błędnego uzgodnienia rozkładu jazdy** na dworcu granicznym w Küstrin (Kostrzynie) pogorszyły się czasy przejazdów Królewskiej Kolei Wschodniej (Ostbahn) na trasie z Berlina do Gorzowa (stolicy woj. lubuskiego). Poza tym zlikwidowane zostały bezpośrednie połączenia ekspresu regionalnego (Regionalexpress-Zug) Berlin-Szczecin do Gdańska i Kołobrzegu. Land Berlin reprezentuje w związku z tym pogląd, że w celu skrócenia czasu przejazdów **przed pracami modernizacyjnymi poszczególnych odcinków** priorytetem powinna być **optymalizacja połączeń**.

Rozbudowa odcinka Berlin-  
Frankfurt n.O. jest daleko  
zaawansowana

30 kwietnia 2003 r. w Görlitz ratyfikowane zostało „Porozumienie o rozbudowie infrastruktury kolejowej”. Ustalono tam, że odcinek Berlin-Frankfurt n.O. do granicy zostanie zmodernizowany i dostosowany do prędkości pociągu 160 km/h. Odcinek Drezno-Görlitz ma być przystosowany do prędkości 120-160 km/h. Obecnie przygotowywana jest ponadto polsko-niemiecka umowa międzypaństwowa, która regulować będzie kwestie budowy i utrzymania kolejowych mostów granicznych na Odrze i Nysie. Podpisanie umowy nastąpić ma jeszcze w tym roku. Jej celem jest określenie odpowiedzialności stron umowy za budowę i utrzymanie mostów.

**ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE**

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z sześciu przejść granicznych.

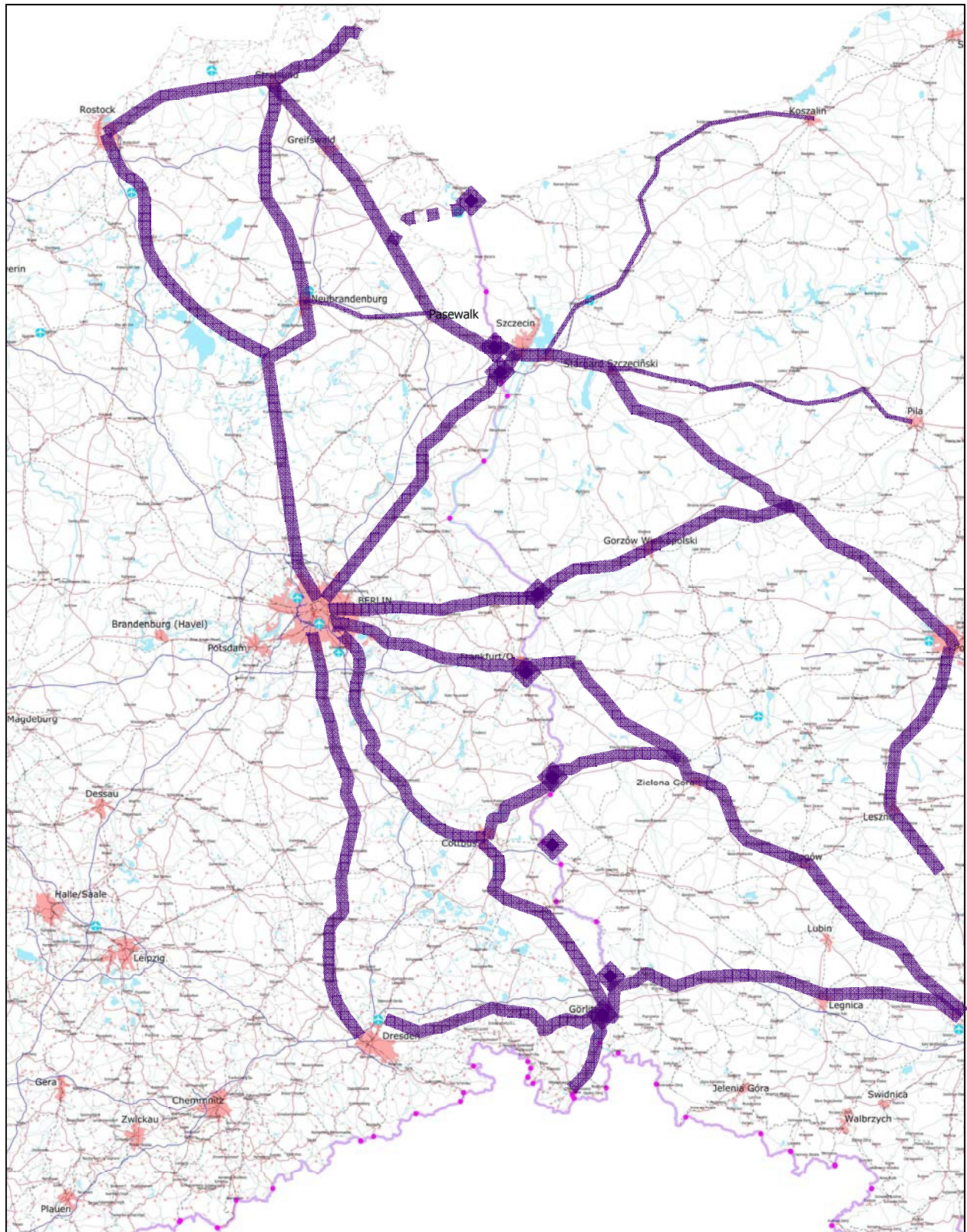
Tabela 6:  
Istniejące przejścia graniczne  
kolejowe

<b>PRZEJŚCIE GRANICZNE</b>	<b>DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU</b>
Küstrin-Kietz - Kostrzyn	▪ ruch osobowy i towarowy
Frankfurt n. O. - Kunowice	▪ ruch osobowy i towarowy
Guben - Gubin	▪ ruch towarowy
Forst - Lausitz	▪ ruch osobowy i towarowy
Horka - Węgliniec	▪ ruch towarowy
Görlitz - Zgorzelec	▪ ruch osobowy i towarowy



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 33: Ważne linie kolejowe z przejściami granicznymi (w ruchu pasażerskim) na terenie Niemiec i Polski



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Z wyjątkiem transgranicznego połączenia szynowego Ahlbeck-Świnoujście, wszystkie połączenia kolejowe istnieją. Jedyne przejazd kolejowy Horka-Węgliniec dopuszczony jest tylko do ruchu towarowego, wszystkie pozostałe przejścia zarówno do ruchu osobowego i towarowego. Połączenia między Berlinem i Frankfurtem n.O. oraz połączenia Drezno-Görlitz są dwutorowe, pozostałe linie jednotorowe, natomiast zelektryfikowany jest tylko odcinek między Berlinem i Frankfurtem.

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGŁĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – DROGI SZYNOWE**

Nr	NAZWA	PRZEWOZNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPO-RZADKOWANIE					UWAGI			
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany lądowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin				
315	Modernizacja CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X					x		x											
325	Odcinek Hoyerswerda -Horka -państwa		BPBSW	X				x		x	X			x								
331	Przystosowanie odcinka NE26 Berlin-Küstrin do prędkości 120 km/h	SC	JoiTram											x							Patrz: projekt JoiTraM i EWIV	
334	Modernizacja E20 odcinek Kun Rzepin		PKP PLK	X					x		x											
336	Rozbudowa linii nr 367 Zbąszy Gorzów Wlkp.		RBWP	X					x			x										
337	Rozbudowa linii nr 358 – Czern Zbąszynek		RBWP	X					x			X										
339	Rozbudowa linii nr 278, zadanie Węgliniec – Jędrzy- chowice - Görlitz		RBWP	X					x			X										
341	Rozbudowa linii nr 295 – Węgl Bielawa - Horka		RBWP				x		x			X										

**5.3 Drogi wodne****5.3.1 Zadanie 1****AKTUALNA SYTUACJA**

Do istotnych śródlądowych szlaków żeglugowych na obszarze Pomierania zaliczyć należy rzekę Odrę oraz szlaki Odra-Hawela (Oder-Havel-Wasserstraße) i Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße. Dwa ostatnie szlaki łączą ze sobą miasta Berlin i Szczecin.

Stralsund i Greifswald posiadają porty morskie o znaczeniu ponadregionalnym względnie regionalnym. Port w Saßnitz obok przystani promowej pełni także rolę portu przeładunkowego. Ponadto w Świnoujściu i Szczecinie znajdują się ważne porty morskie.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Wzdłuż śródlądowych szlaków żeglugowych wymienić należy także miasta Schwedt nad Odrą oraz Eberswalde, posiadające znaczącą infrastrukturę portową.

W rejonie północnym istnieją następujące wodne przejścia graniczne:

**ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE**

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z pięciu przejść granicznych.

Tabela 7:  
Istniejące wodne przejścia graniczne

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Altwarp – Nowe Warpno (jez. Neuwarper See)	▪ ruch osobowy
Mescherin – Gryfino (rz. Odra)	▪ ruch osobowy i towarowy
Gartz – Widuchowa (rz. Odra)	▪ ruch towarowy i towarowy
Hohensaaten – Osinów Dolny	▪ ruch osobowy i towarowy
Güstebieser Loose – Gozdowice	▪ ruch osobowy i towarowy ▪ otwarcie nastąpi wkrótce

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE ZADANIE 1 – DROGI WODNE**

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ŹRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZE-STRZENNE			PRIORYTET REALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI		
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin			
352	Szlak wodny Hawela-Odra: modernizacja dla statków towarowych z silnikami dużej mocy o zanurzeniu 2,20 m, podnośnia statków w Niederfinow	W	BWWP IRP-W	x	x			x		(x)	x				x						
353	Szlak wodny Hohensaaten-Friedrichsthaler: modernizacja dla statków morsko-rzecznych o zanurzeniu 3,50 m	W	BWWP/IRP-W / EHK-P	x	x			x		(x)	x				x						
407	Połączenie promowe Świnoujście – Szczecin	W	EHK-P					x	x	x	x										x

Do prac pogłębionych nie wybrano w zadaniu 1 żadnych istotnych projektów komunikacyjnych.

**5.3.2 Zadanie 2****AKTUALNA SYTUACJA**

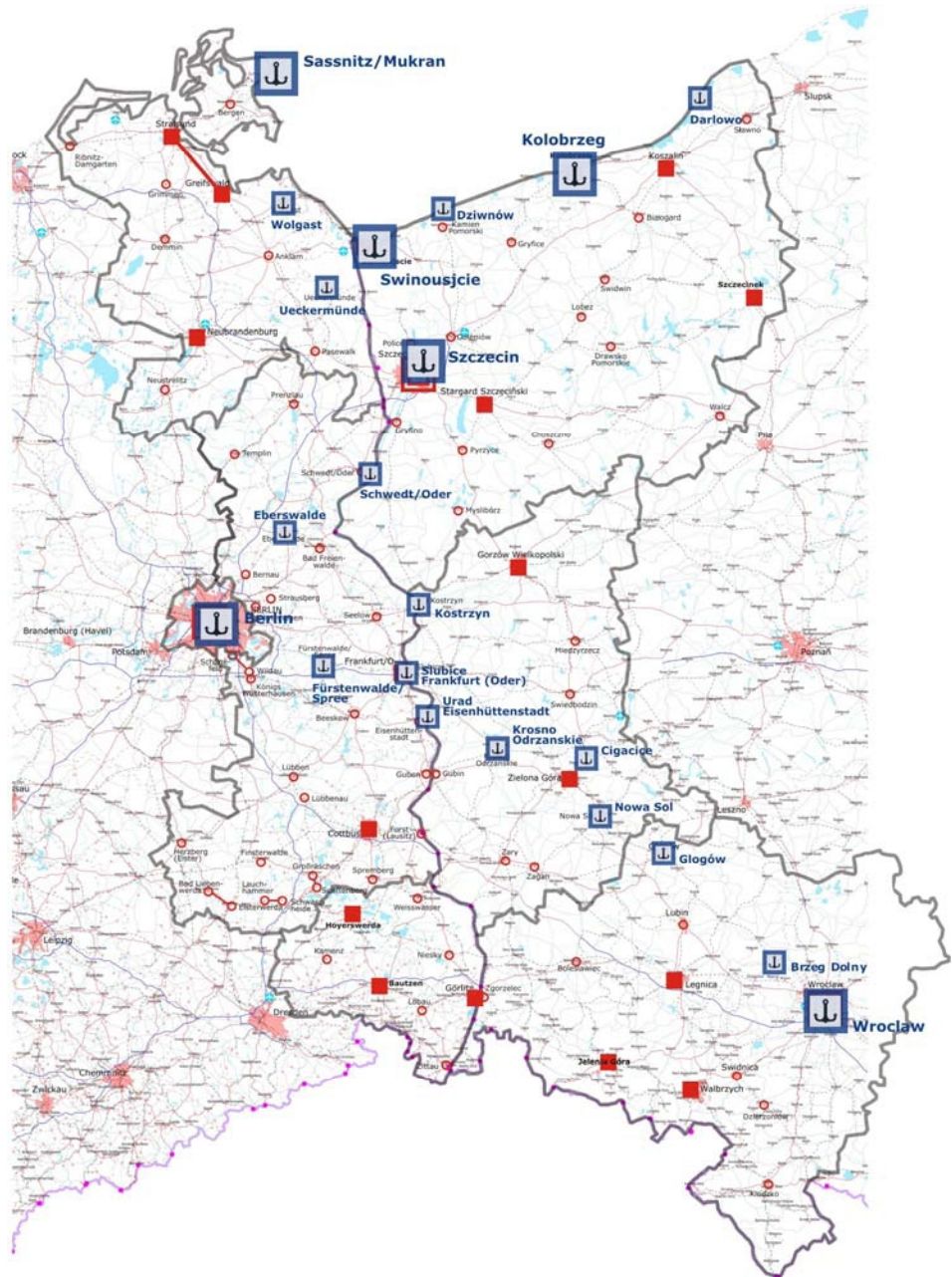
W rejonie południowym oprócz Odry i Warty znaczenie posiada szlak wodny Sprewa-Odra. W dalszych obszarach obszaru badań, tj. w jego części saksońskiej i polskiej brak jest ważnych śródlądowych szlaków żeglugowych.

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Porty śródlądowe we Frankfurcie nad Odrą, Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde nad Sprewą i Berlinie stanowią natomiast znaczące wodne punkty przeładunkowe w południowej części obszaru badań.

Abbildung 34:  
Ważne porty morskie i  
śródlądowe w obszarze  
DPERON



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****ISTNIEJĄCE PRZEJŚCIA GRANICZNE**

W celu przekroczenia granicy można obecnie korzystać z dwóch przejść granicznych.

Tabela 8:  
Istniejące wodne przejścia graniczne

PRZEJŚCIE GRANICZNE	DOPUSZCZALNE RODZAJE TRANSPORTU
Frankfurt n. O. port – Słubice	• ruch osobowy i towarowy
Eisenhüttenstadt – Miłów	• ruch osobowy i towarowy

## PROJEKTY KOMUNIKACYJNE WYMAGAJĄCE POGLĘBIONYCH PRAC ZADANIE 2 – DROGI WODNE

Nr	NAZWA	PRZEWOŹNIK	ZRÓDŁO	STATUS				ODNIESIENIE PRZESTRZENNE			PRIORYTET REALIZATORA PRZEDSIĘWZIĘCIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin	
284	G	Lebus-Górzycyca-Nowy Lubusz, połączenie promowe, połączenie w trójkącie	W	P-L	X			X	X	X	X					X	X	Realizacja po pełnej akcesji Polski do układu z Schengen, pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej	
285	G	Nowy Lubusz – Lebus	W	P-L	X			X	X	X	X					X	X	pierwszeństwo do wsparcia wg listy priorytetowej	

## 5.4 Drogi powietrzne

### 5.4.1 Zadanie 1

#### AKTUALNA SYTUACJA

Z lotnisk w Gütthin (na Rugii), Neubrandenburgu i Heringsdorfie korzystają samoloty liniowej komunikacji pasażerskiej. Ponadto w miejscowościach Barth, Klein Keddingshagen (Stralsund), Schmodlow (Greifswald), Anklam, Pasewalk, Eberswalde-Finow i Dedelow istnieją lądowiska o znaczeniu podrzędnym. Po stronie polskiej do najważniejszych obiektów infrastruktury komunikacji lotniczej należy międzynarodowe lotnisko w Goleniowie.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PROJEKTY KOMUNIKACYJNE ZADANIE 1 – DROGI POWIETRZNE**

Nr NAZWA	PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA			PRZYPORZĄDKOWANIE					UWAGI		
			W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin			
358		Lotnisko na Rugii (Güttn) - przedłużenie pasa	L	MVBL	X				x										X	
359		Rozbudowa lądowiska Eberswalde-Finow	L	MIR																x
360		Budowa nowego lotniska w Zegrzu Pomorskim	L		X					X	x	x								x
362		Rozbudowa lotniska w Goleniowie	L		x					X	x	x								
387		Rozbudowa Tower, hala odpraw Barth	L	EHK-P								x								x

Do prac pogłębionych nie wybrano w zadaniu 1 żadnych istotnych projektów komunikacyjnych.

**5.4.2 Zadanie 2****AKTUALNA SYTUACJA**

Poprzez rozbudowę lotniska Berlin-Brandenburg International (BBI) region zyska duży port lotniczy o randze międzynarodowej (obecnie spełniają tę rolę trzy lotniska berlińskie, tj. Tegel, Schönefeld i Tempelhof). Od roku 2011 lotnisko BBI będzie włączane do eksploatacji, natomiast obydwa lotniska miejskie sukcesywnie będą zamykane.

Po stronie polskiej znaczenie mają szczególnie lotniska we Wrocławiu i Zielonej Górze.

**PROJEKTY KOMUNIKACYJNE ZADANIE 1 – DROGI POWIETRZNE**

Nr NAZWA	PRZE- WOŻ- NIK	ŹRÓD- ŁO	STATUS				ODNIE- SIENIE PRZE- STRZENNE			PRIORYTET REALIZA- TORA PRZED- SIĘWZIĘ- CIA			PRZY- PO- RZĄD- KO- WANIE					UWAGI		
			W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL	granica	wysoki	średni	niski	Drogi feder. pilnej potrzeby	Drogi feder. dalszej potrzeby	Plany landowe	Lista priorytetowa mostów gr.	Plany/wizje regionów i gmin			
363		Rozbudowa lotniska BBI	L		X							x								
364		Rozbudowa lądowiska Strausberg (ciężar startowy 14 t, pas startu i	L																	
365		Rozbudowa lotniska Babimost	L		X					X		x								
366		Budowa nowego lotniska ratowniczego i sportowego	L		X					X										
367		Budowa nowego terminalu lotniczego we Wrocławiu	L	IP Wr	X					x		x								

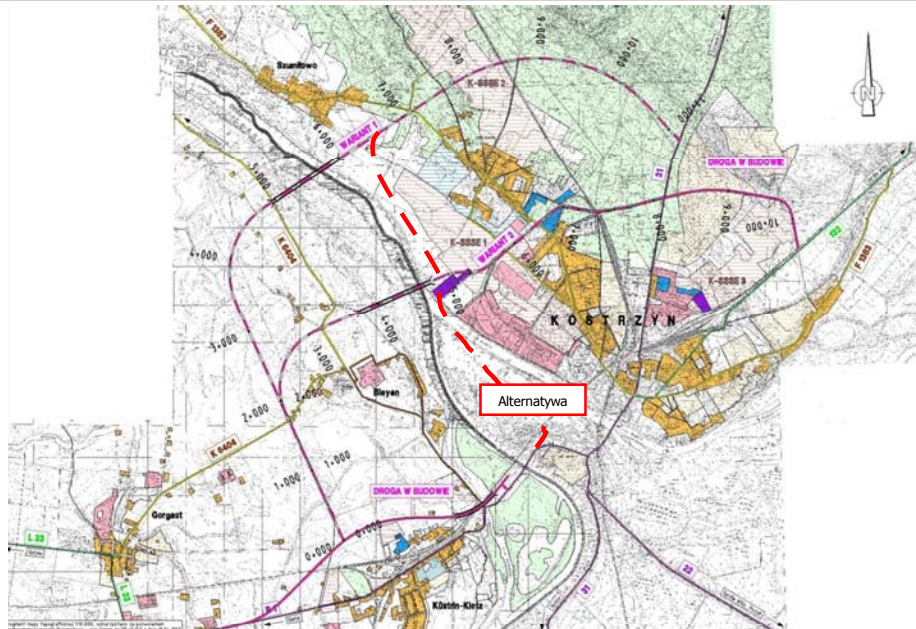
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Pozostałe projekty nie zostały wybrane do prac pogłębionych względnie będą analizowane w ramach koncepcji komunikacyjnej dla Euroregionów Viadrina i Sprewa-Nysa-Bóbr.

## 5.5 Opisy projektów – „Karta wzorcowa projektu”

Zgodnie z poniższym przykładem dla wszystkich wybranych projektów dotyczących infrastruktury komunikacyjnej zostaną sporządzone opisy projektów.

### PROJEKT 72: OBEJŚCIE KOSTRZYNA N31

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>OBEJŚCIE KOSTRZYNA N31</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– przebieg trasy na północ od Kostrzyna</li> <li>– obecnie dyskusja nt. dwóch wariantów, jedno rozwiązanie alternatywne zostanie przeanalizowane</li> <li>– obiekty specjalne: nowy most nad Odrą, na północ od istniejącej lokalizacji</li> </ul> </li> <li>• cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– optymalne włączenie specjalnej strefy ekonomicznej w regionalne i ponadregionalne sieci komunikacyjne</li> <li>– odciążenie obszaru miejskiego Kostrzyna od ruchu tranzytowego</li> <li>– budowa nowego połączenia transgranicznego, a przez to odciążenie istniejącego przejścia granicznego</li> </ul> </li> <li>• włączenie do strategii nadrzędnej: do wyjaśnienia</li> <li>• zależność od innych projektów:</li> </ul>



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

OPIS	TREŚĆ								
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– B1: obwodnica Kietz/Küstrin</li> <li>– most na Odrze</li> <li>• zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszarów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:</li> <li>– Kierunkowe studium zagospodarowania przestrzennego formułuje jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.</li> </ul>								
<b>REALIZATOR PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• podmiot ponoszący koszty budowy: do wyjaśnienia</li> <li>• osoby kontaktowe: do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>PRIORYTET W SKALI LANDU</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">• D</td> <td style="width: 25%;">• <input type="checkbox"/> wysoki</td> <td style="width: 25%;">• <input type="checkbox"/> średni</td> <td style="width: 25%;">• <input type="checkbox"/> niski</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki</td> <td>• <input type="checkbox"/> średni</td> <td>• <input type="checkbox"/> niski</td> </tr> </table>	• D	• <input type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski
• D	• <input type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysoki	• <input type="checkbox"/> średni	• <input type="checkbox"/> niski						
<b>STAN PLANOWANIA / REALIZACJI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trzeci wariant trasy jako alternatywę należy zbadać zgodnie ze stanowiskiem strony niemieckiej dot. studium lokalizacji</li> <li>• stan przygotowań: studium lokalizacji (czerwiec 2006)</li> <li>• sytuacja w zakresie decyzji / na ile wiążące: do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>PRZEWIDYWANY PRZEBIEG CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przewidywany koszt całkowity: brak danych</li> <li>• finansowanie: brak danych</li> </ul>								
<b>PROCES PLANOWANIA</b>									
<b>PROCEDURA PLANOWANIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	<p>konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <p>dokonano: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ponieważ dotychczasowe uzgodnienia nie były w pełni zadowalające, zaplanowano utworzenie grupy roboczej, składającej się z przedstawicieli polskich i niemieckich urzędów planowania (GL, NL drogownictwo, powiat Märkisch - Oderland). Kierownictwo przejmie prawdopodobnie strona polska.</li> </ul>								
<b>PRZESZKODY W PLANOWANIU / REALIZACJI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• z powodu przesuniętej w czasie fazy planowania objazdu Küstrin-Kietz i obejścia Kostrzyna nie było dotychczas możliwe optymalne uzgodnienie planów. W ramach dalszego planowania poszukuje się zadowalających obie strony rozwiązań.</li> <li>• przyczyny: wszelkie plany dot. objazdu Küstrin-Kietz podejmowano zawsze w porozumieniu ze stroną polską. Poprzez wydzielenie specjalnej strefy ekonomicznej po stronie polskiej działania planowania dot. obejścia Kostrzyna nabrały nowej dynamiki i doprowadziły do tego, iż prowadzone procedury planistyczne są przesunięte w czasie [w stosunku do strony niemieckiej].</li> </ul>								
<b>PROMOCJA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	SKUTEK				UZASADNIENIE	
	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI	BRAK OCENY		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wpływ na rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa dostępu do istniejącej ważnej gospodarczo infrastruktury</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>ponieważ skrócenie czasu przejazdu dzięki obwodnicy będzie niewielki wpływ na cały odcinek Berlin-Gorzów – niezależnie od wyboru wariantu – skutek w skali całości obszaru określono jako średni.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa dostępu do planowanej ważnej gospodarczo infrastruktury</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak informacji o planowanej, istotnej gospodarczo infrastrukturze</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>obniżenie kosztów transportu, skrócenie czasów podróży</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>odnosząc się do całego odcinka Berlin-Gorzów skutek skrócenia czasu podróży dzięki obwodnicy oceniono jako średni.</li> </ul>
<b>Skutki dla ład przestrzennego i infrastruktury, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa dostępu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>dostępność Gorzowa od strony Berlina poprawia się. Ponieważ jednak chodzi o całość odcinka, ten stosunkowo niewielki objazd mieć jedynie średni efekt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa połączeń z sieciami trans-europejskimi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>połączenie z Korytarzem Transeuropejskim II poprawi się jedynie nieznacznie.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne skutki przestrzenne (odciążenie wrażliwych obszarów, obszarów o wysokiej jakości życia, zmniejszenie skutków rozłąki, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>dzięki budowie obwodnicy śródmieście Kostrzyna będzie wyraźnie odciążone od ruchu tranzytowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>odciążenie środowiska (obszary FFH, Natura 2000, emisja CO<sub>2</sub>, hałas, przekształcanie terenów rolniczych na cele komunikacyjne i mieszkalne)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>obszary FFH i obszary chronione leżą bezpośrednio wzdłuż Odry</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>restrykcje odnośnie</li> <li>Natury 2000</li> <li>ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>nowe przepisy ochrony przeciwpowodziowej będą miały wpływ na projekt</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wpływ na zmniejszanie ruchu komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>dzięki poprawie drożności N31 obwodnica nie wpłynie na zmniejszenie ruchu kom.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>wpływ na wzmocnienie publicznej osobowej komunikacji podmiejskiej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>projekt nie zawiera żadnych odniesień do jej wzmocnienia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>przenoszenie komunikacji z wrażliwych obszarów na mniej wrażliwe (struktury osadnicze)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>poprzez odciążenie centrum Kostrzyna osiągnięty zostanie wysoki</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>SKUTEK</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>WYSOKI</b>	<b>ŚREDNI</b>	<b>NISKI</b>	<b>BRAK OCENY</b>	
						efekt
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przenoszenie komunikacji do środowisk, w których nie ma on tak dużego negatywnego wpływu na środowisko (woda, kolej)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przenoszenie komunikacji na wodę i szyny nie jest wspierane przez obwodnicę.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ odciążenie śródmieścia i stworzenie węzłów komunikacyjnych z sygnalizacją świetlną może znacząco wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu komunikacyjnego</li> </ul>
<b>Wpływ na inne ważne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wzajemne oddziaływania wspólnie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. konieczne połączenia z innymi planowanymi drogami etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ szczególnie dzięki trasie obwodnicy Kietz- Küstrin po stronie niemieckiej widoczne są w projekcie wyraźnie wzajemne oddziaływania (lokalizacja mostu na Odrze, połączenia dróg etc.)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wzajemne oddziaływania z elementami istniejącej infrastruktury (sprawy socjalne, edukacja, turystyka, gospodarka etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ komunikacyjne efekty obwodnicy mają jedynie marginalny wpływ na istniejące elementy infrastruktury</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wzajemne oddziaływania z planowanymi elementami infrastruktury (patrz: powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak danych dot. planowanych elementów infrastruktury</li> </ul>
<b>Istotne znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ponieważ obwodnica leży w ważnym korytarzu komunikacyjnym (Berlin - Gorzów Wlkp.), ma istotne znaczenie dla DPERON</li> </ul>
<b>WDRAŻANIE PLANÓW (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ wsparcie unijne</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak danych dot. finansowania</li> </ul>
<b>Zgodność ze strategiami, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) wytycznymi, wzorcami</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Studium formułuje jako cel wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, w celu łączenia istniejących sieci komunikacyjnych. Przy tak sformułowanym celu projekt się w niego wpisuje.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zgodność z porozumieniami, uzgodnieniami międzypaństwowymi</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ w uzgodnieniach międzypaństwowych brak jest regulacji dot. obwodnicy</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	SKUTEK				UZASADNIENIE
	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI	BRAK OCENY	
<b>Deficyty i konieczne działania</b>					
<b>Deficyty - podsumowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ w zakresie komunikacji               <ul style="list-style-type: none"> <li>– uzgodnienie wspólnej lokalizacji mostu</li> </ul> </li> <li>▪ w zakresie procedur               <ul style="list-style-type: none"> <li>– kontynuacja uzgodnień bilateralnych</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Konieczne działania dotyczące projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bezwzględna konieczność kontynuacji uzgodnień</li> <li>▪ dążenie do ciągłości, potrzeba długoplanowych działań</li> <li>▪ bardzo uzasadnione jest działanie transgranicznej grupy roboczej</li> </ul>				

## 5.6 Mocne strony i słabe strony istniejących elementów infrastruktury komunikacyjnej

Poniżej przedstawione są mocne i słabe strony sieci transportowych istniejących w obszarze DPERON w rozróżnieniu na rodzaje transportu. Analiza koncentruje się głównie na sieciach ponadregionalnych.

Tabela 9:  
Pierwsze zestawienie mocnych i słabych stron badanego obszaru

GAŁĄŻ TRANSPORTU	MOCNE STRONY / SZANSE	SŁABE STRONY / RYZYKO
<b>DROGI LĄDOWE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dobre uzbrojenie sieci autostradowej po stronie niemieckiej</li> <li>▪ dobra infrastruktura przejść granicznych w sieci autostrad, które obecnie ze względu na kontrole graniczne nie osiągnęły jeszcze granicy przepustowości</li> <li>▪ planowane liczne prace budowlane i uzupełnienia sieci w całym regionie</li> <li>▪ gęsta sieć komunikacyjna po stronie niemieckiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ konieczne prace modernizacyjne części odcinków</li> <li>▪ niekompletna sieć autostrad po stronie polskiej, brak połączeń z ważnymi ośrodkami (np. Gorzów)</li> <li>▪ brak w pełni przelotowych póln.-płd. połączeń po stronie polskiej i obecnie także po stronie niem. (na terenie Brandenburgii sytuacja poprawi się w momencie ukończenia budowy Trasy Odra-Łużyce</li> <li>▪ stan techniczny części odcinków (np. A11 do Kołbaskowa)</li> <li>▪ zaległości w pracach naprawczych</li> <li>▪ rzadka sieć komunikacyjna po polskiej stronie</li> <li>▪ obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych, nieaktualne po przystąpieniu Polski do obszaru Umowy z Schengen</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

<b>GAŁĄŻ TRANSPORTU</b>	<b>MOCNE STRONY / SZANSE</b>	<b>SŁABE STRONY / RYZYKO</b>
<b>DROGI KOLEJOWE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ efektywna sieć istnieje po stronie niemieckiej, po polskiej stronie powstanie w wyniku różnych działań inwestycyjnych</li> <li>▪ modernizacja odcinka Berlin-Frankfurt n.O. prawie ukończona</li> <li>▪ przepustowa trasa Berlin-Frankfurt n. O. - Warszawa</li> <li>▪ znaczna przepustowość przejścia we Frankfurcie i Rzepinie w zakresie odpraw granicznych</li> <li>▪ wraz z rozbudową odcinka Berlin-Drezno zmodernizowany zostanie kolejny ważny szlak komunikacyjny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bardzo dużo odcinków z koniecznością zmniejszenia prędkości dla pociągów, szczególnie po polskiej stronie</li> <li>▪ brak przepustowego połączenia między Berlinem i Wrocławiem</li> <li>▪ brak elektryfikacji ważnych odcinków</li> <li>▪ deficyty w zakresie międzyoperacyjności bezpieczeństwa szlaków kolejowych i ich sterowania</li> <li>▪ obecnie długie czasy oczekiwania podczas odpraw granicznych</li> <li>▪ konieczność wymiany pojazdów trakcyjnych na granicy w przypadku, gdy posiadają one inny napęd niż napęd diesla</li> <li>▪ brak wspólnego związku taryfowego</li> <li>▪ zmniejszająca się oferta komunikacji publicznej, w szczególności na terenach wiejskich</li> </ul>
<b>DROGI WODNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dostępność Berlina od strony Bałtyku i Odry poprzez dwa szlaki wodne</li> <li>▪ dostępność dużych, znaczących portów morskich nad Bałtykiem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dostęp do Bałtyku tylko Odrą</li> <li>▪ urządzenia portowe i możliwości dostępu częściowo niewystarczającej wielkości )</li> <li>▪ połączenia ważnych portów z infrastrukturą w głębi lądu (np. Szczecin)</li> <li>▪ obecnie zbyt mała głębokość i szerokość torów wodnych dla większych statków śródlądowych</li> <li>▪ stare śluzy „limitują” wymiary statków śródlądowych</li> </ul>
<b>DROGI POWIETRZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rozbudowa i oddanie do eksploatacji lotniska BBI wzmocni cały region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ możliwy brak lub nieterminowa modernizacja połączeń z lotniskiem BBI</li> <li>▪ poprzez rozbudowę lotniska BBI tracą na znaczeniu regionalne lotniska</li> </ul>

## **6 Zintegrowana koncepcja komunikacyjna (zadanie 4)**

### **6.1 Zróżnicowane poziomy rozważania**

Szeroko zakrojone badanie: ...  
od połączeń szlaków  
turystycznych po rozbudowę  
autostrad...

Podstawą koncepcji komunikacyjnej jest zbadanie aktualnych projektów struktury komunikacyjnej na obszarze Euroregionu Pomerania. Podsumowano przy tym po pierwsze projekty o *ponadregionalnym znaczeniu*, a po drugie w rozważaniu zostały ujęte projekty infrastruktury komunikacyjnej planowane na *poziomie gmin i regionów*. Dzięki tym *różnym poziomom rozważania* uwzględnione zostało *bardzo szerokie spektrum* najróżniejszych projektów od rozbudowy autostrad i ważnych połączeń kolejowych, poprzez węzły komunikacji lotniczej oraz porty morskie i śródlądowe po budowę dróg turystycznych. W ramach projektu DPERON ujęte zostały te projekty, które zostały zgłoszone przez partnerów projektu, tzn. zostały przekazane w procesie informacji i partycypacji za pośrednictwem grupy sterującej przed zakończeniem redakcji tekstu (patrz załącznik A1).

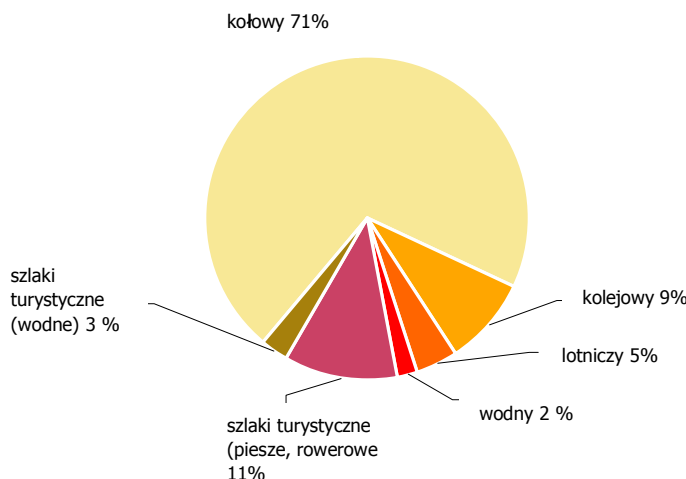
Zbiór projektów w „puli  
projektów” (patrz załącznik A2)

Do koncepcji komunikacyjnej wpłynęły wszystkie projekty infrastruktury komunikacyjnej udostępnione do badań bądź wskazane w terminie prezentacji tymczasowej w dniu 7 listopada 2007. Projekty wskazane jako istotne dla projektu DPERON po tym terminie nie wpłynęły do analizy koncepcji komunikacyjnej. Projekty te zostały ujęte w puli projektów (patrz załącznik A1). Wskazane jest, aby ww. pula projektów była prowadzona dalej i aktualizowana także po przedłożeniu raportu końcowego do projektu DPERON.

Do opracowania wpłynęło łącznie 148 pojedynczych projektów wyznaczonych w różnych fazach badania. 102 z tych projektów zaplanowano po stronie niemieckiej, 45 po stronie polskiej, zaś cztery projekty mają konkretny kontekst transgraniczny. Projekty te rozkładają się w następujący sposób na różne środki transportu:

Ryc. 35:  
Rozkład poszczególnych  
projektów na środki transportu

### ROZKŁAD POSZCZEGÓLNYCH PROJEKTÓW NA RODZAJE TRANSPORTU



Rozpatrywane projekty posiadają bardzo zróżnicowany stan planowania. Szereg projektów znajduje się już na przykład w konkretnym planowaniu (np. połączenie lokalnej komunikacji publicznej z uzdrowiska Ahlbeck do Świnoujścia (nr 313) lub zachodnia obwodnica Szczecina (nr 33)), podczas gdy inne projekty są sformułowane jako idea np. w koncepcji rozwoju i działania Euroregionu Pomerania 2007-2013 bądź nie są jeszcze trwale zapisane w planach inwestycyjnych gmin na szczeblu krajów związkowych i federacji (np. rozbudowa drogi B96 z Saßnitz do Bergen (nr 56) lub budowa stałego połączenia/tunelu między Uznam a Świnoujściem (nr 477)).

Zróżnicowana analiza dla sieci o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz sieci infrastruktury turystycznej

Poniższe wyniki koncepcji komunikacyjnej zostaną przedstawione w sposób zróżnicowany dla sieci komunikacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz dla sieci struktury turystycznej.

## 6.2 Struktura przestrzenna jako podstawa koncepcji komunikacyjnej

Centralne miejscowości jako „podstawowy szkielet”

Podstawą koncepcji komunikacyjnej jest idea, iż relacje między centralnymi miejscowościami badanego obszaru pełnią ważną funkcję dla całego tego obszaru. Optymalne wzajemne skomunikowanie centralnych miejscowości oraz bardzo dobre skomunikowanie z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi jest podstawą gospodarczego rozwoju całego obszaru. Wzdłuż tych relacji przeprowadzono badanie istniejących sieci komunikacyjnych pod kątem jakości ich funkcji komunikacyjnej w rozumieniu zoptymalizowanych czasów podróży. Podstawowy szkielet tworzy zatem hierarchia centralnych miejscowości. Centralne miejscowości są ustalone w odnośnych planach rozwoju krajów związkowych (Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego) jak również w planie zagospodarowania przestrzennego (Województwa Zachodniopomorskiego).



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

„Główny szkielet” jako  
podstawa wspólnego obszaru

Poprzez utworzenie tego podstawowego „szkieletu” z miejscowości ośrodkowych i analizę relacji komunikacyjnych łączących te miejscowości w szczególności w odniesieniu do terenów słabo zurbanizowanych osiągnięto istotny efekt na drodze do poprawy osiągalności. Ponieważ dla terenów słabo zurbanizowanych dostępność komunikacyjna centrów ma wybitne znaczenie. Jeżeli te centra nie są w istniejących warunkach optymalnie przyłączone do regionalnych i ponadregionalnych sieci transportowych, nie skorzystają na tym również tereny obszary poza centrami. Dzięki dobrej osiągalności zapewniona jest mobilność w regionach. Stworzenie lub odtworzenie powszechnie dostępnej komunikacji publicznej (autobusowej lub kolejowej) na terenach wiejskich i słabo zurbanizowanych nie będzie możliwe do zrealizowania w związku z obecną porównywalnie niewielką gęstością zaludnienia oraz nadchodzącymi zmianami demograficznymi. Przyłączenie miejscowości ośrodkowych do regionalnych i ponadregionalnych korytarzy transportowych jest ekonomicznie realnym wkładem w zapewnienie mobilności – również na terenach wiejskich.

Analiza połączeń centrów podstawowych/ośrodków lokalnych (tym samym obszarów niezurbanizowanych) z ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi rozsądziłoby ramy projektu DPERON. Na przyszłość relacje te, w szczególności w obszarze publicznej komunikacji autobusowej i szynowej powinno zostać poddane wnikliwej analizie na tym poziomie.

Hierarchia sieci osadniczej składa się z następujących poziomów:

Tabela 10:  
Centralne miejscowości  
Pomerania

CENTRALNA MIEJSCOWOŚĆ	PRZYPORZĄDKOWANIE
Metropolia	Szczecin, Berlin
Centrum nadrzędne/ centra o znaczeniu ponadregionalnym	Koszalin, Kołobrzeg, Szczecinek, Stargard Szczeciński, Świnoujście, Stralsund/Greifswald, Neubrandenburg
Centrum o średnim znaczeniu /centrum o znaczeniu regionalne	Sławno, Białogard, Świdwin, Gryfice, Kamień Pomorski, Łobez, Drawsko Pomorskie, Walcz, Police, Goleniów, Gryfino, Pyrzyce, Choszczno, Myślibórz, Bergen, Ribnitz-Damgarten, Grimmen, Demmin, Anklam, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Prenzlau, Templin, Eberswalde, Bernau, Schwedt/Oder

Dla obszaru Pomeranii koncepcja rozwoju i działania wzgl. strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego definiują najważniejsze obszary centralne uwzględniane w szczególny sposób w ramach koncepcji komunikacyjnej:

- obszar funkcjonalny wybrzeże Bałtyku
- obszar metropolitalny Szczecin
- obszar priorytetowy Koszalin

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 36: Euroregion Pomerania, część polska i niemiecka, miejscowości ośrodkowe wg Krajowych Planów Rozwoju oraz wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

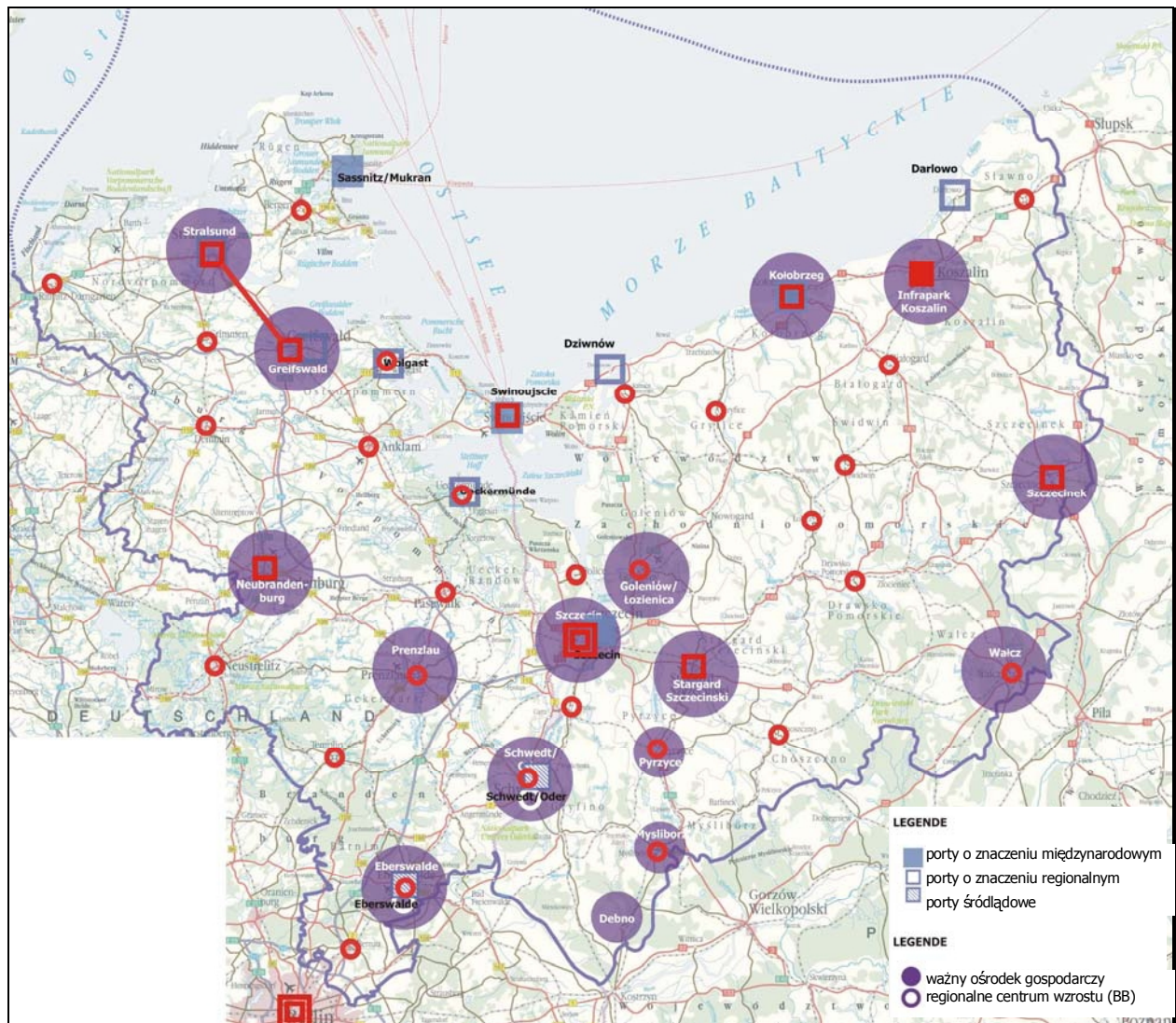
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Informacja o centralnych miejscowościach nakładana jest następnie na informacje o ważnych lokalizacjach gospodarczych (przemysł, rzemiosło, porty morskie i śródlądowe) (źródło: Koncepcja rozwoju i działania Euroregionu Pomerania 2007-2013). Do istotnych lokalizacji portów morskich zaliczają się lokalizacje Sassnitz-Mukran, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Kołobrzeg, Koszalin, Świnoujście, Darłowo i Dźwinów. Wzdłuż Odry należy wymienić lokalizacje Szczecin oraz Schwedt, Eberswalde nad drogą wodną Odra-Hawela zalicza się również do lokalizacji portów śródlądowych. Miastu Ueckermünde przysługuje szczególna rola jako portowi śródlądowemu z tego względu, iż lokalizacja ta leży nad Zalewem Szczecińskim.

Oprócz tego dla koncepcji komunikacyjnej istotne są te duże lokalizacje przemysłu i rzemiosła, które posiadają szczególne kompetencje (źródło: Koncepcja rozwoju i działania Euroregionu Pomerania 2007-2020):

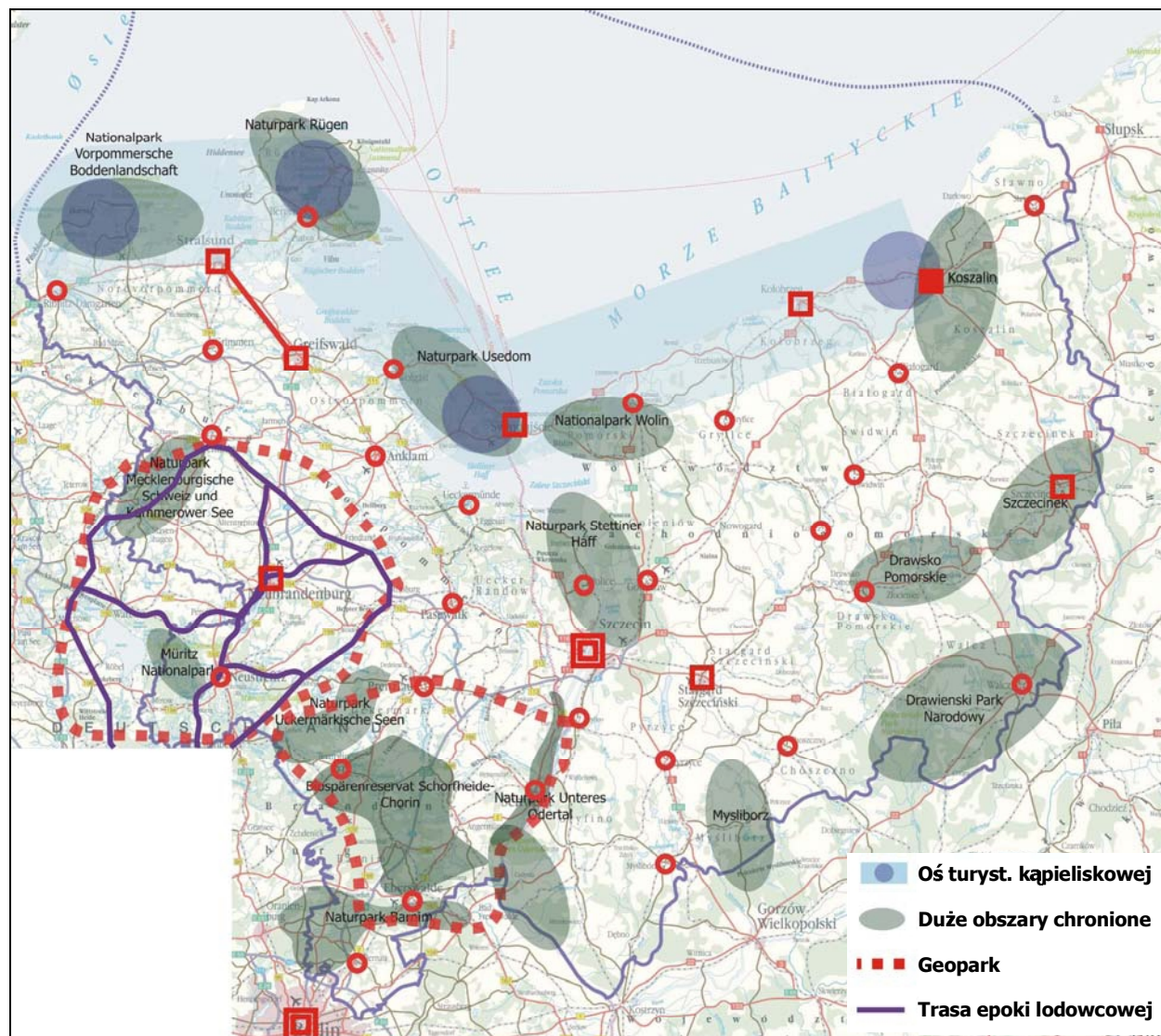
- gospodarka morska, stocznie: wskazane lokalizacje portów morskich i śródlądowych
- budownictwo okrętowe: Szczecin
- logistyka: Szczecin, Schwedt/Oder
- chemia: Schwedt/Oder
- biotechnologia: Greifswald
- badania zaawansowanych technologii: Greifswald, Stralsund
- technologie spożywcze / żywienie: Neubrandenburg, Eberswalde, Stargard Szczeciński, Koszalin
- oleje mineralne / biopaliwa: Schwedt/Oder
- nawozy, farby, lakiery: Szczecin, Police
- wytwarzanie, obróbka i przetwarzanie metali: Schwedt/Oder, Eberswalde
- przemysł motoryzacyjny: Eberswalde
- drewno, papier: Eberswalde, Schwedt/Oder, Szczecin, Goleniów



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 37: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie centralnych miejscowości [Źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

Do celów analizy sieci infrastruktury turystycznej na sieć centralnych miejscowości nakładane są lokalizacje istotne pod względem turystycznym. Ze względu na położenie Euroregionu rozwój turystyki dotyczy głównie lokalizacji turystycznych położonych na wybrzeżu i w pobliżu. Oprócz tego istotne są geoparki o znaczeniu ponadregionalnym, na dużych obszarach chronionych itd. Z uwagi na skalę rozpatrywanego obszaru na poniższej mapie przedstawiono tylko wybór lokalizacji turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 38: Euroregion Pomerania, niemiecka i polska część, przedstawienie celów turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym [źródło: Euroregion Pomerania, własna prezentacja]

### 6.3 Podejście do zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Pomerania

Relacje ruchu w obrębie Euroregionu, skomunikowanie zewnętrzne z sieciami narodowymi i transeuropejskimi

Ocena - aktualnej, koniecznej w przyszłości i oczekiwanej po zrealizowaniu poszczególnych planowanych działań infrastrukturalnych - jakości komunikacji (płynności ruchu) jest przeprowadzana dla relacji istotnych dla projektu. Istotne dla projektu relacje wynikają z wyznaczonego celu projektu, tzn. z oceny skomunikowania zewnętrznego Euroregionu Pomerania z narodowymi i transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi oraz z oceny jakości komunikacji (płynności ruchu) w obrębie Euroregionu (skomunikowanie wewnętrzne).

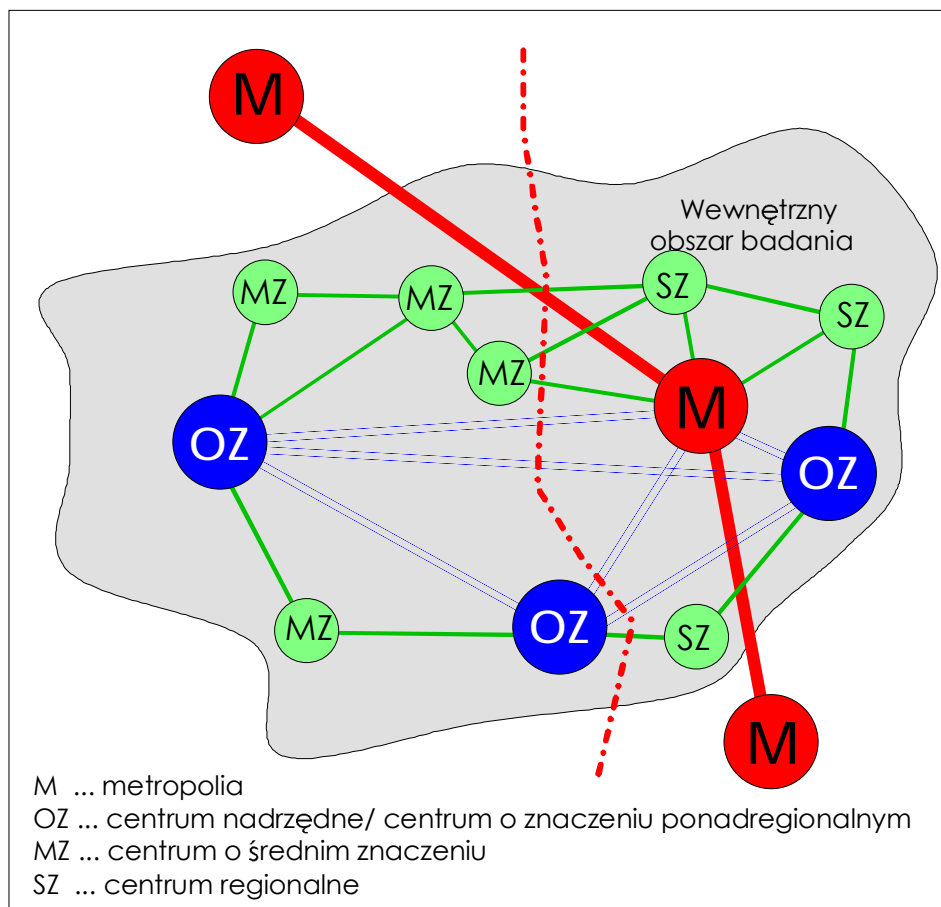


**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Trzy poziomy hierarchii -  
wymagania i funkcjonalność

Ze względu na różne komunikacyjne wymagania i funkcjonalność poszczególnych elementów całościowej sieci komunikacyjnej konieczne jest zdefiniowanie dla rozważań trzech istotnych poziomów hierarchii sieci komunikacyjnej. Najwyższy poziom hierarchii („sieć czerwona”) stanowi przy tym połączenia zewnętrznego skomunikowania regionu, tzn. połączenia komunikacyjne między metropolią w obrębie Euroregionu a sąsiadującymi metropoliami (por. Ryc. 39).

Ryc. 39:  
Schemat istotnych relacji  
[źródło: własna prezentacja]



„Niebieska i zielona sieć” służy  
do wewnętrznego  
skomunikowania regionu

Drugi i trzeci poziom hierarchii sieci komunikacyjnej służy do wewnętrznego skomunikowania regionu. Drugi poziom („sieć niebieska”) obejmuje przy tym wszystkie połączenia między centrami nadzrędnymi a regionalnymi centrami, trzeci poziom („sieć zielona”) połączenia komunikacyjne między sąsiadującymi centrami o średnim znaczeniu oraz między centrami o średnim znaczeniu a najbliższym położonym centrum nadzrędnym bądź regionalnym.

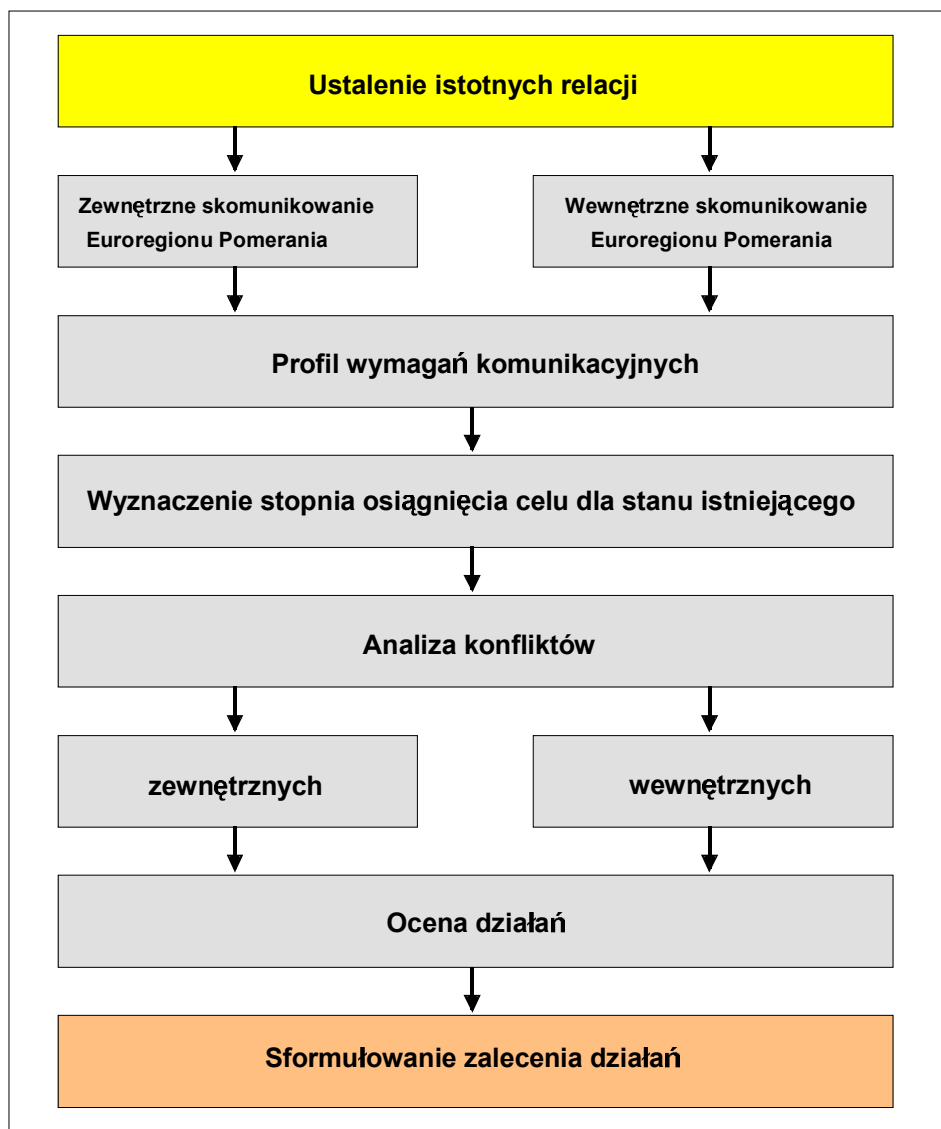
Definicja profili wymagań -  
wytyczony cel

Dla zdefiniowanych istotnych relacji nastąpiło zdefiniowanie **profilu wymagań** komunikacyjnych (por. Ryc. 40) w zależności od hierarchii sieci i geograficznego położenia początkowych i docelowych punktów podróży. Profile wymagań dostarczają informację o tym, które kryteria powinny być spełnione dla poszczególnych połączeń komunikacyjnych dla konkretnego środka transportu, aby przyczynić się do **trwałego gospodarczego i turystycznego rozwoju Euroregionu i obszaru przygranicznego** poprzez ulepszoną jakość lokalizacyjną i jakość życia (wytyczony cel).



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 40:  
Koncepcja komunikacyjna  
Euroregionu Pomerania,  
podejście



Profile wymagań dla komunikacji regionalnej i ponadregionalnej oraz dla obszarów osadnictwa o różnej funkcjonalności

Profilu wymagań opracowano w sposób zróżnicowany dla relacji między różnymi obszarami osadnictwa bądź miejscami o różnej funkcjonalności, oddzielnie dla **komunikacji regionalnej** (głównie dla wewnętrznej komunikacji regionu, tzn. dla relacji ruchu między miastami regionów, wraz z relacjami transgranicznymi) oraz dla **komunikacji ponadregionalnej** (dla skomunikowania regionu z sieciami narodowymi i transnarodowymi).

Rozpatrywano przy tym komunikację drogową oraz kolejową i opisano oferty komunikacyjne za pomocą parametrów ilościowych.

Warunki ramowe dla profili wymagań

Ilościowe ustalenie profili wymagań odbywa się z uwzględnieniem odnośnego władztwa planistycznego dla niemieckiej i polskiej części badanych obszarów w następujących istotnych warunkach ramowych:

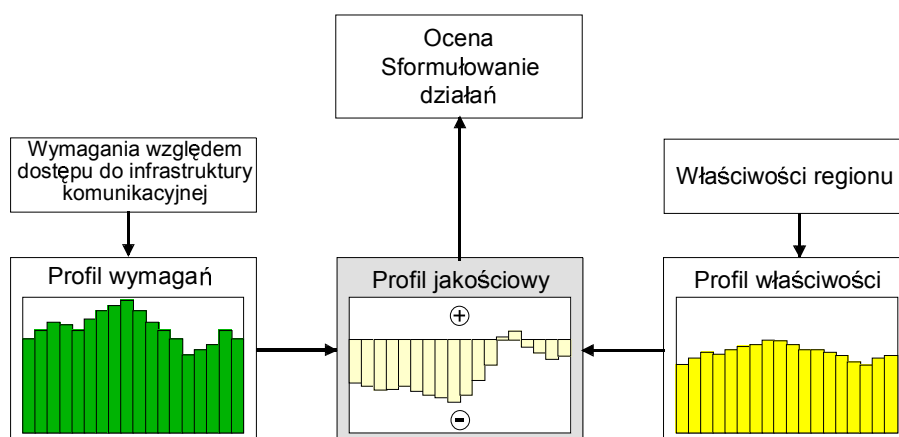
- dyrektywy i zalecenia,
- uwzględnienie informacji z istotnych ekspertyz i projektów badawczych,
- założenia polityczne.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Nałożenie profilu wymagań ⇔  
profilwłaściwości komunikacyjnych  
⇔ profil jakościowy

Przez nałożenie profilu wymagań na profile właściwości komunikacyjnych regionu uzyskuje się profile jakościowe. Profile jakościowe informują - dla każdego istotnego kryterium oceny profilu wymagań - o stopniu zgodności między wymaganiami komunikacyjnymi a osiągniętymi każdorazowo właściwościami.

Ryc. 41:  
Związek między profilem  
wymagań, profilem właściwości  
a profilem jakościowym  
[źródło: własna prezentacja]



Profil jakościowy bądź stopień  
osiągnięcia celu jako wskaźnik  
deficytów i braków

Profil jakościowy bądź stopień osiągnięcia celu stanowi podstawę dla oceny bieżącej sytuacji komunikacyjnej w regionie (analizy konfliktów), skonfrontowania z planowanymi lub realizowanymi projektami rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej bądź planowanymi modyfikacjami oferty w komunikacji kolejowej. Dzięki takiemu podejściu można **zlokalizować i skwantyfikować** deficyty i braki w całej sieci komunikacyjnej Euroregionu oraz wyznaczyć efekty realizacji poszczególnych zaplanowanych działań, a tym samym ich wkład w przyszłą całościową sieć komunikacyjną. Na podstawie tego wkładu w lepsze skomunikowanie regionu można ostatecznie wydać zalecenia odnośnie priorytetu realizacji poszczególnych działań i sformułować konkretne działania uzupełniające.

## 6.4 Istotne relacje

Zgodnie z przedstawionym w rozdziale 6.3 podejściem i w oparciu o strukturę przestrzenną Euroregionu Pomerania w analizie ujęto 49 początkowych i docelowych punktów podróży (por. Tabela 11). Z tych 49 początków i celów 40 miast znajduje się w obrębie Euroregionu, zaś 9 miast położonych poza regionem służy jako cele referencyjne dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu. Zewnętrzne cele referencyjne to najbliższe regiony metropolitalne oraz miasto Gorzów, które ze względu na swą przestrzenne sąsiedztwo z Euroregionem Pomerania i istniejące bliskie powiązania komunikacyjne z południową częścią Euroregionu zostało uwzględnione w rozważaniach.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**Tabela 11:  
Istotne miejscowości  
początkowe i docelowe

L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
1	Berlin	Niemcy	metropolia	zewnątrzne
2	Trójkąt saskoński [Drezno - Lipsk - Chemnitz] (DD)	Niemcy	metropolia	zewnątrzne
3	Wrocław	Polska	metropolia	zewnątrzne
4	Gdańsk	Polska	metropolia	zewnątrzne
5	Kraków	Polska	metropolia	zewnątrzne
6	Poznań	Polska	metropolia	zewnątrzne
7	Warszawa	Polska	metropolia	zewnątrzne
8	Praga	Czechy	metropolia	zewnątrzne
9	Szczecin	Polska	metropolia	wewnętrzne
10	Greifswald	Niemcy	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
11	Neubrandenburg	Niemcy	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
12	Stralsund	Niemcy	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
13	Kołobrzeg	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
14	Koszalin	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
15	Stargard Szczeciński	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
16	Świnoujście	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
17	Szczecinek	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	wewnętrzne
18	Gorzów Wlkp.	Polska	centrum o znaczeniu ponadregionalnym	zewnątrzne
19	Anklam	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
20	Bergen	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
21	Bernau	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
22	Demmin	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
23	Eberswalde	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
24	Grimmen	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
25	Neustrelitz	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
26	Pasewalk	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
27	Prenzlau	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
28	Ribnitz-Damgarten	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
29	Schwedt	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
30	Templin	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
31	Ueckermünde	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
32	Wolgast	Niemcy	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
33	Białogard	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
34	Choszczno	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
35	Drawsko Pomorskie	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
36	Goleniów	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
37	Gryfice	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
38	Grzfino	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
39	Kamień Pomorski	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
40	Łobez	Polska	centrum o znaczeniu	wewnętrzne

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

L.P.	POCZĄTEK / CEL	KRAJ	CENTRALNOŚĆ / UWAGA	POŁOŻENIE
			regionalnym	
41	Myślibórz	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
42	Police	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
43	Pyrzyce	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
44	Sławno	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
45	Świdwin	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
46	Wałcz	Polska	centrum o znaczeniu regionalnym	wewnętrzne
47	Barth (Darß)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne
48	Bansin (Uznam)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne
49	Sassnitz (Rugia)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla gospodarki	wewnętrzne
50	Binz (Rugia)	Niemcy	cel specjalny/istotny dla turystyki	wewnętrzne

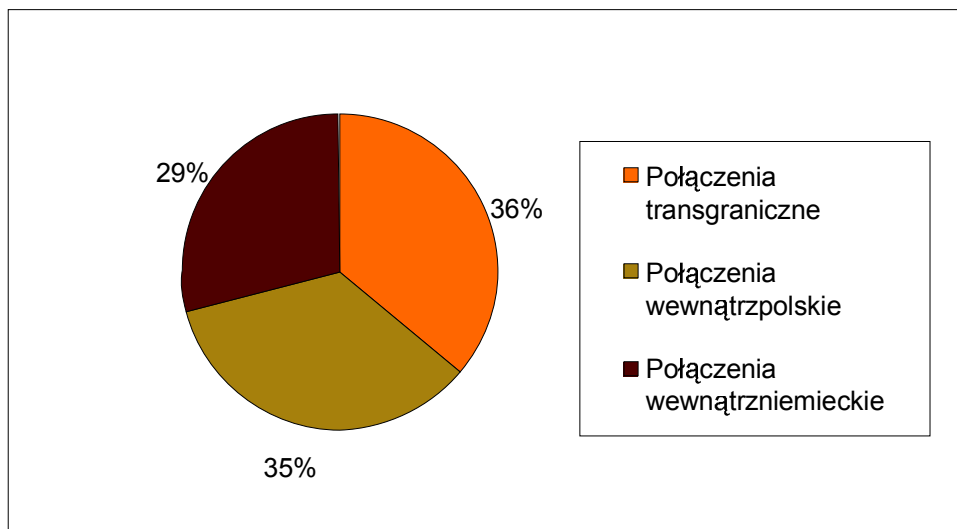
Badanych jest 188 istotnych połączeń komunikacyjnych

Z istotnych miejscowości początkowych i docelowych wynikają rozpatrywane połączenia komunikacyjne. Łącznie występuje tu 188 zewnętrznych i wewnętrznych relacji Euroregionu Pomerania, z czego mniej więcej po jednej trzeciej przypada na wewnątrzniemieckie, wewnątrzpolskie i transgraniczne połączenia (por. Ryc. 42).



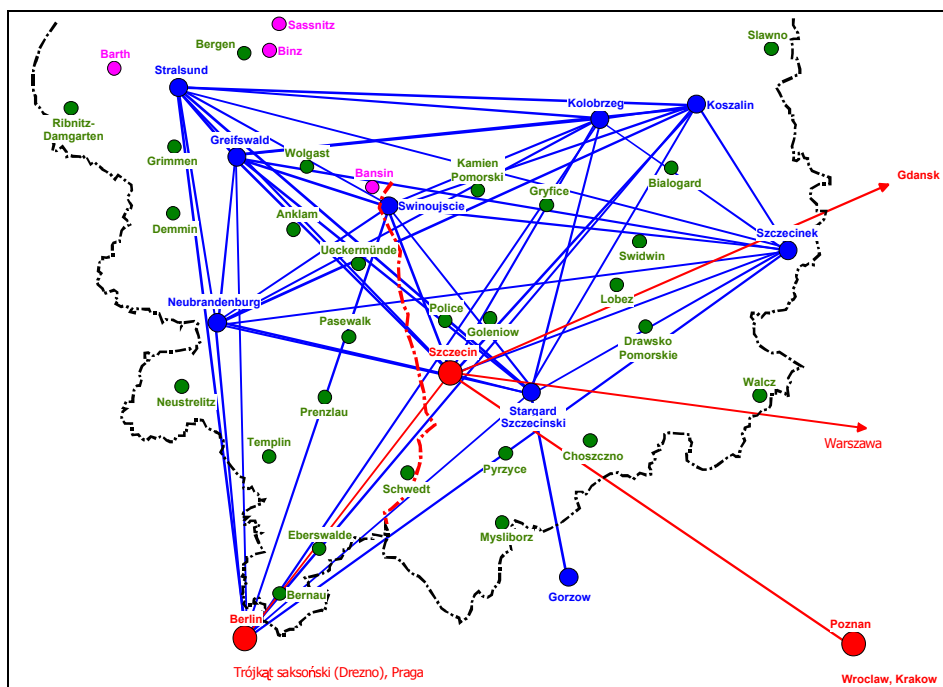
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 42:  
Regionalny rozkład ocenianych  
relacji ruchu  
[źródło: własna prezentacja]



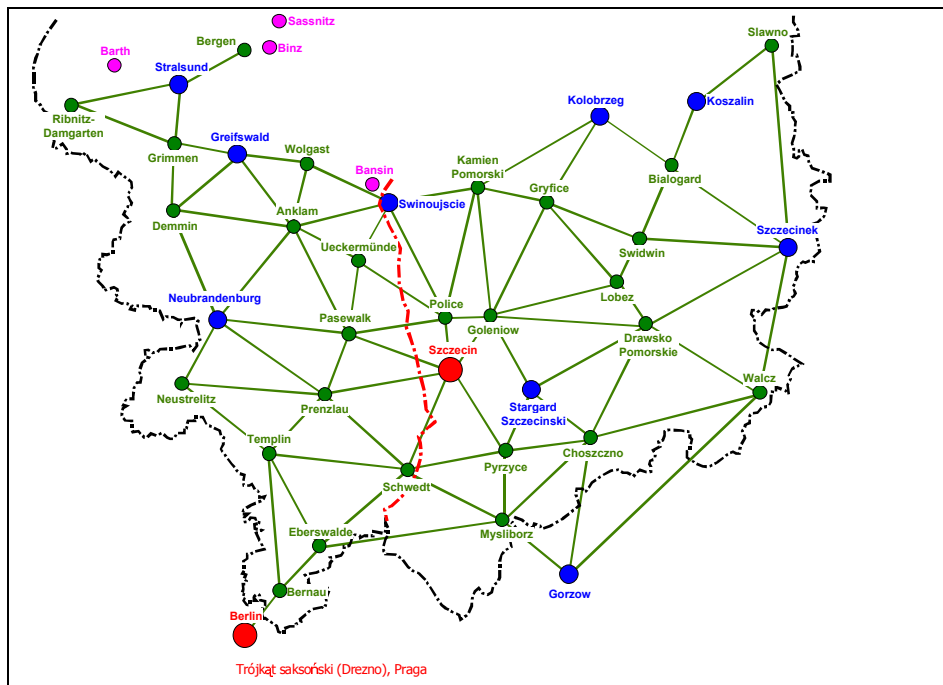
Rozkład poszczególnych połączeń na poszczególne poziomy sieci podano na poniższych ilustracjach - Ryc. 42 i Ryc. 43.

Ryc. 43:  
Istotne relacje, 1. poziom sieci  
(„sieć czerwona”) oraz 2. poziom  
sieci („sieć niebieska”)  
[źródło: własna prezentacja]



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

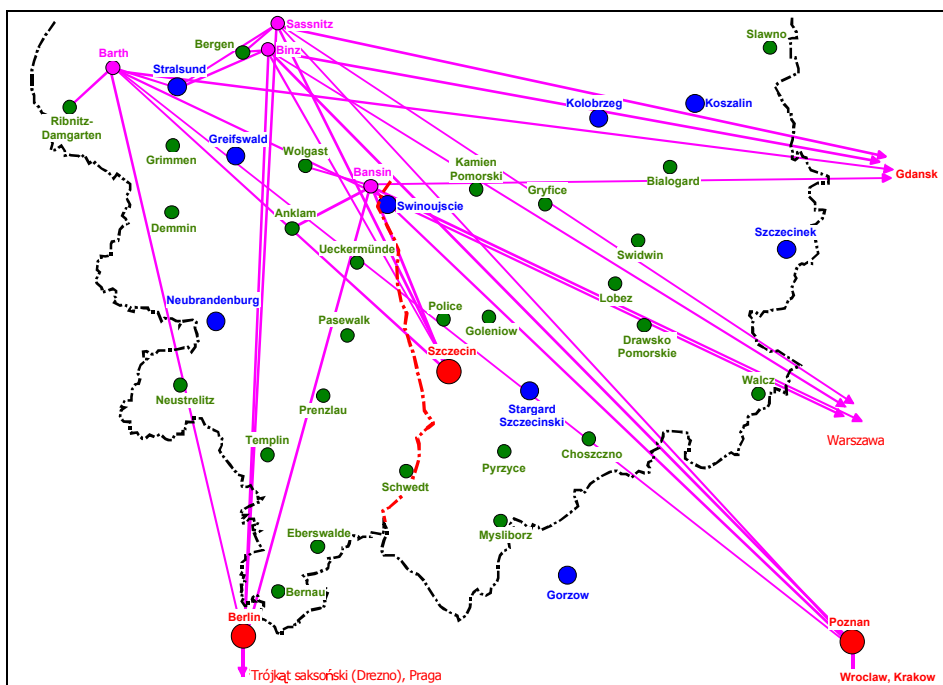
Ryc. 44:  
Istotne relacje, 3. poziom sieci („sieć zielona”)



Uwzględnienie celów specjalnych: szczególne turystyczne i gospodarcze znaczenie w regionie

Dodatkowo ocenione relacje ruchu między zewnętrznymi celami referencyjnymi a celami specjalnymi. Cele specjalne to miejscowości Euroregionu Pomerania, które ze względu na ich centralność nie mogą zostać przyporządkowane do trzech opisanych poziomów sieci, posiadają natomiast duże znaczenie dla turystycznego (Bansin jako cel referencyjny dla wyspy Uznam, Barth jako cel referencyjny dla Darß oraz Binz jako cel referencyjny dla wyspy Rugia) oraz gospodarczego (port promowy Sassnitz) rozwoju regionu (por. Ryc. 45).

Ryc. 45:  
Istotne relacje, cele specjalne („sieć fioletowa”)



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****6.5 Profil wymagań**

Podstawowe i komfortowe standardy

Poszczególne profile wymagań obejmują podstawowe i komfortowe standardy, pozwalające na opisanie pewnego zakresu. Standardy podstawowe powinny być w każdym razie traktowane jako wymaganie minimalne, podczas gdy standardy komfortowe dopuszczają także pewien „swobodę ruchu” do góry. Dzięki temu z jednej strony zapewniona jest możliwość stosowania poniższych profili merytorycznie (np. w zależności od ważności celów bądź rodzaju środka transportu), przestrzennie (np. w zależności od odległości) oraz czasowo elastycznie (np. przez ich stopniowe podnoszenie). Z drugiej strony poprzez takie zróżnicowanie możliwe jest selektywne stosowanie standardów do różnych relacji (np. zróżnicowanie dla połączeń transgranicznych i połączeń na obszarze danego państwa).

Prędkość w linii prostej do opisu jakości infrastruktury komunikacyjnej...

Jako istotne kryterium dla odwzorowania jakości komunikacji (płynności ruchu) w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej oraz komunikacji kolejowej na poszczególnych relacjach służy **prędkość w linii prostej**. Prędkość w linii prostej jest przy tym zdefiniowana jako iloraz odległości w linii prostej i czasu podróży, służąc jako miara dla opisu jakości infrastruktury komunikacyjnej. Połączenie komunikacyjne może być określone jako dobre tylko wtedy, gdy od początku do celu podróży można przejechać bez większych objazdów (dróg okrężnych) ze stosunkowo wysoką prędkością.

... uzupełniona o konieczność przesiadki i częstotliwość obsługi dla lokalnej komunikacji kolejowej

W profilu wymagań dla komunikacji kolejowej kryterium prędkości w linii prostej jest uzupełniane o ważne, opisujące jakość oferty, kryteria konieczności przesiadki i częstotliwości obsługi w dni robocze.

**6.5.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania**

Profil wymagań dla zewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania (1. poziom sieci komunikacyjnej) zawiera - w zależności od odległości w linii prostej od miejsca początkowego do miejsca docelowego - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej i komunikacji kolejowej (por. Tabela 12 i Tabela 13) oraz o maksymalnej liczbie koniecznych przesiadek jak również o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 14 i Tabela 15).

Tabela 12:  
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (zewn.)

ZMOT. KOM. IND.	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 200 km (w linii prostej)	65 km/h	80 km/h
	do 300 km (w linii prostej)	65 km/h	85 km/h
Strefa średnia	do 400 km (w linii prostej)	65 km/h	90 km/h
	do 500 km (w linii prostej)	65 km/h	90 km/h
Strefa daleka	do 600 km (w linii prostej)	65 km/h	90 km/h
	ponad 600 km (w linii prostej)	65 km/h	90 km/h

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 13:  
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (zewn.)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 200 km	65 km/h	80 km/h
	do 300 km	75 km/h	100 km/h
Strefa średnia	do 400 km	80 km/h	115 km/h
	do 500 km	85 km/h	125 km/h
Strefa daleka	do 600 km	85 km/h	135 km/h
	ponad 600 km	>85 km/h	(>135) km/h

Tabela 14:  
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (zewn.)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	STANDARD PODSTAWOWY (POŁĄCZENIA TRANSGRANICZNE)	STANDARD KOMFORTOWY (POŁĄCZENIA KRAJOWE)
Częstotliwość przejazdów w dzień roboczy	12 przejazdów tam i z powrotem	20 przejazdów tam i z powrotem

Jako kolejne wymaganie należy zagwarantować integralny, łatwy do zapamiętywania takt.

Tabela 15:  
Profil wymagań - maksymalna częstotliwość przesiadek w komunikacji kolejowej (zewn.)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Częstotliwość przejazdów w dzień roboczy	1 przesiadka w drodze	Połączenie bezpośrednie

## 6.5.2 Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania

Profil wymagań dla wewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania obejmuje - dla 1. i 2. poziomu sieci komunikacyjnej, ponownie w zależności od odległości w linii prostej między odnośnymi miejscowościami początkowymi i docelowymi - informacje o minimalnej prędkości w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (por. Tabela 16 i Tabela 17), o minimalnej prędkości w linii prostej dla komunikacji kolejowej (por. Tabela 18 i Tabela 19), o maksymalnej ilości koniecznych przesiadek (por. Tabela 20) oraz o minimalnej częstotliwości obsługi w komunikacji kolejowej (por. Tabela 21).

Tabela 16:  
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)  
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

ZMOT. KOM. IND.	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 50 km (w linii prostej)	40 km/h	45 km/h
	do 100 km (w linii prostej)	50 km/h	70 km/h
Strefa	do 150 km (w linii prostej)	55 km/h	80 km/h

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

ZMOT. KOM. IND.	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Średnia	ponad 150 km (w linii prostej)	60 km/h	80 km/h

Tabela 17:  
Profil wymagań- minimalna prędkość w linii prostej dla zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (wew.)  
3. poziom sieci („sieć zielona”)

ZMOT. KOM. IND.	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 50 km (w linii prostej)	40 km/h	45 km/h
	do 100 km (w linii prostej)	45 km/h	65 km/h
Strefa Średnia	do 150 km (w linii prostej)	50 km/h	75 km/h
	ponad 150 km (w linii prostej)	55 km/h	75 km/h

Tabela 18:  
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)  
2. poziom sieci („sieć niebieska”)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 50 km (w linii prostej)	35 km/h	55 km/h
	do 100 km (w linii prostej)	45 km/h	65 km/h
Strefa Średnia	do 150 km (w linii prostej)	55 km/h	75 km/h
	ponad 150 km (w linii prostej)	60 km/h	80 km/h

Tabela 19:  
Profil wymagań - minimalna prędkość w linii prostej dla komunikacji kolejowej (wew.)  
3. poziom sieci („sieć zielona”)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
Strefa bliska	do 50 km (w linii prostej)	25 km/h	45 km/h
	do 100 km (w linii prostej)	35 km/h	55 km/h
Strefa Średnia	do 150 km (w linii prostej)	45 km/h	65 km/h
	ponad 150 km (w linii prostej)	50 km/h	70 km/h

Tabela 20:  
Profil wymagań - częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej (wew.)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA [CZĘSTOTLIWOŚĆ PRZEJAZDÓW W DZIEŃ ROBOCZY]	STANDARD PODSTAWOWY (POŁĄCZENIA TRANSGRANICZNE)	STANDARD KOMFORTOWY (POŁĄCZENIA KRAJOWE)
2. poziom sieci („sieć niebieska”)	9 przejazdów tam i z powrotem	18 przejazdów tam i z powrotem
3. poziom sieci („sieć zielona”)	9 przejazdów tam i z powrotem	16 przejazdów tam i z powrotem

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 21:  
Profil wymagań - maksymalna  
częstotliwość przesiadek w  
komunikacji kolejowej (wew.)

KOMUNIKACJA KOLEJOWA	STANDARD PODSTAWOWY	STANDARD KOMFORTOWY
2. poziom sieci („sieć niebieska”)	2 przesiadki w drodze	1 przesiadka w drodze
3. poziom sieci („sieć zielona”)	2 przesiadki w drodze	1 przesiadka w drodze

## 6.6 Ocena istniejącej jakości komunikacji

Porównanie profilu wymagań  
i profil właściwości

Podstawą oceny istniejącej jakości komunikacji (płynności ruchu), analizy konfliktów, jest - z wyjątkiem kryterium „Częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej” - każdorazowo profil wymagań standardu komfortowego. Dla „Częstotliwość obsługi w komunikacji kolejowej” zróżnicowanie odbywa się w podziale na połączenia krajowe (standard komfortowy) i połączenia transgraniczne (standard podstawowy). Profil wymagań jest porównywany z jakością komunikacji (płynnością ruchu) wyznaczoną na bazie aktualnego (2007) stanu rozbudowy infrastruktury drogowej i obowiązującego rozkładu jazdy w komunikacji kolejowej (okres 2006/07).

### 6.6.1 Skomunikowanie zewnętrzne Euroregionu Pomerania

#### SKOMUNIKOWANIE ZEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ

Zewnętrzne skomunikowanie Euroregionu Pomerania jest opisane przez połączenia między zewnętrznymi celami referencyjnymi a metropoliami, Berlinem i Szczecinem, oraz najważniejszymi celami turystycznymi - wyspą Rugia, półwyspem Darß i wyspą Uznam.

Profil wymagań nie jest  
osiągany na żadnym (!)  
z rozpatrywanych połączeń

W zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej profil wymagań (pożądany do osiągnięcia stan docelowy) **aktualnie nie jest osiągnięty na żadnym z rozpatrywanych połączeń**. Obecnie w zakresie prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej można stwierdzić duży „rozrzut” między stopniem osiągnięcia celu wynoszącym tylko ok. 37 % na połączeniu między Sassnitz a Gdańskiem do 97% na połączeniu między trójką saksońską (Drezno) a półwyspem Darß (Barth). Zauważalne jest przy tym stosunkowo **niewielki stopień osiągnięcia celu na wewnątrzpolskich połączeniach** (np. ze Szczecina w kierunku Poznania i Warszawy, por. Tabela 22) z uwagi na brak przepustowych połączeń drogowych. Połączenia ze Szczecina na zachód poprzez niemiecką sieć autostrad wykazują znacznie wyższy stopień osiągnięcia celu.

Tabela 22:  
Skomunikowanie zewnętrzne  
przez zmotoryzowaną  
komunikację indywidualną  
(prędkość w linii prostej)  
Analiza konfliktów wybranych  
relacji ruchu

RELACJA	STOPIEŃ OSIĄNIĘCIA CELU
Szczecin - Poznań	58%
Szczecin - Warszawa	68%
Szczecin – trójką saksońską (Drezno)	87%
Szczecin - Berlin	74%



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Uznam (Bansin) - Gdańsk	49%
Rugia (Binz) - Praga	76%
Darß (Barth) – trójkąt saksoński (Drezno)	97%
Sassnitz - Poznań	51%

**6.6.2 Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową**

Także w komunikacji kolejowej profil wymagań nie jest osiągany na żadnej (!) z rozpatrywanych relacji

Także w komunikacji kolejowej profil wymagań (požadany do osiągnięcia stan docelowy) w odniesieniu do prędkości w linii prostej **aktualnie nie jest osiągany na żadnym z rozpatrywanych połączeń**. Również w komunikacji kolejowej można obecnie stwierdzić duży „rozrzut” między stopniem osiągnięcia celu wynoszącym tylko ok. 30 % na połączeniu między Uznam (Bansin) a Szczecinem do 82% na połączeniu między Szczecinem a Poznaniem. Inaczej niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej **najwyższy stopień osiągnięcia celu** jest osiągany na **wewnątrzpolskim połączeniu**.

Niewielka prędkość w linii prostej ze Szczecina na zachód i południowy zachód (np. w kierunku Berlina i Drezna, por. Tabela 23) wynikają przede wszystkim z kiepskiego stanu szlaku i niewielkiej prędkości szlakowej między Tantow a Szczecinem.

Tabela 23:  
Skomunikowanie zewnętrzne przez komunikację kolejową [prędkość w linii prostej]  
Analiza konfliktów wybranych relacji ruchu

RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Szczecin - Poznań	82%
Szczecin - Warszawa	52%
Szczecin– trójkąt saksoński (Drezno)	48%
Szczecin - Berlin	56%
Uznam (Bansin) - Gdańsk	37%
Rugia (Binz) - Praga	61%
Darß (Barth) – trójkąt saksoński (Drezno)	61%
Sassnitz - Poznań	53%

Jakość oferty w komunikacji kolejowej na relacji Berlin-Szczecin prawie osiągnięta - brak jeszcze połączenia bezpośredniego

W zakresie **jakości oferty w komunikacji kolejowej docelowe wyobrażenia (profile wymagań) na niektórych relacjach są osiągnięte już dzisiaj**. I tak na przykład między Berlinem a Szczecinem obecna oferta przewozowa w dni robocze licząca 14 pociągów dziennie spełnia profil wymagań (co najmniej 12 przejazdów), jednak podróż jest połączona z jedną przesiadką (wymaganie to połączenie bezpośrednie). To samo stwierdzenie dotyczy także połączenia ze Szczecina do Drezna (trójkąt saksoński). Również na tej relacji obecna oferta przewozowa odpowiada docelowym wyobrażeniom, lecz podróż jest związany z 2 koniecznymi przesiadkami (wymaganie to połączenie bezpośrednie).

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Zbyt mało połączeń bezpośrednich na wewnątrzpolskich relacjach komunikacji kolejowej

Wewnątrzpolskie połączenia służące do zewnętrznego skomunikowania Euroregionu przez komunikację kolejową wykazują odwrotny obraz. Podczas gdy na przykład między Szczecinem a Poznaniem bądź Warszawą codziennie oferowana jest duża liczba połączeń bezpośrednich, to częstotliwość obsługi wynosząca 14 i 12 przejazdów / dzień roboczy nie odpowiada obecnie profilowi wymagań dla połączeń krajowych (20 przejazdów tam i z powrotem dziennie).

Także na większości połączeń komunikacji kolejowej między zewnętrznymi celami referencyjnymi a niemieckimi celami turystycznymi, wyspą Uznam, półwyspem Darß i wyspą Rugia, jakość oferty nie odpowiada docelowym wyobrażeniom pod względem koniecznych przesiadek i częstotliwości kursowania. Wyjątek stanowi na przykład połączenie między Berlinem a Bansin (Uznam) z jedną konieczną przesiadką (spełnia profil wymagań). Szczególnie niska jest jakość oferty na połączeniach między tymi niemieckimi celami urlopowymi a polskimi zewnętrznymi celami referencyjnymi (Poznań, Warszawa, Kraków).

**6.6.3 Skomunikowanie wewnętrzne Euroregionu Pomerania****SKOMUNIKOWANIE WEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ DROGOWĄ**

Niewielkie stopnie osiągnięcia celu na połączeniach transgranicznych

**Przeciętny stopień osiągnięcia celu** dla prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej na wszystkich rozpatrywanych relacjach w obrębie Euroregionu Pomerania wynosi **około 65%**. W odniesieniu do skomunikowania wewnętrznego przez komunikację drogową obecnie widać jednak wyraźnie przestrzenne różnice w jakości. Tak więc przeciętny stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej wynosi:

- na wewnątrzniemieckich połączeniach Euroregionu: ok. 74%,
- na wewnątrzpolskich połączeniach Euroregionu: ok. 64%,
- na transgranicznych połączeniach Euroregionu: ok. 57%.

Brak drożnego połączenia wschód-zachód z Koszaliną w kierunku na Greifswald lub Stralsund

Te średnie wartości dokumentują potrzebę działań koniecznych dla rozwoju regionu, zwłaszcza dla poprawy relacji transgranicznych. Zauważalne są przy tym (geograficznie uwarunkowane) stosunkowo małe prędkości w linii prostej na połączeniach wzdłuż wybrzeża Bałtyku (np. ze Świnoujścia i Koszaliną do Greifswaldu lub Stralsundu). Najszybsze połączenia na tych relacjach prowadzą dziś najczęściej poprzez obszar miasta Szczecina, co oznacza duży objazd i stratę czasu.

Także wewnątrzpolskie połączenia między południowymi obszarami Euroregionu (Wałcz, Myślibórz, Choszczno) a położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Euroregionu centrum, jakim jest Gorzów Wlkp., znacznie odbiegają stopniem osiągnięcia celu wynoszącym od 61 do 67 % od zdefiniowanych wymagań.

Z drugiej strony **profil wymagań** w odniesieniu do prędkości w linii prostej **na niektórych relacjach jest już obecnie osiągnięty lub prawie osiągnięty**. Należą do nich np. idące stosunkowo prostą drogą wewnątrzpolskie połączenia między Drawskiem Pomorskim a Szczecinkiem (stopień osiągnięcia celu 105%)

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

oraz między Kamieniem Pomorskim a Goleniowem (stopień osiągnięcia celu 91%). Po stronie niemieckiej dotyczy to przede wszystkich relacji leżących na trasie przebiegu nowo budowanej autostrady (BAB) A20, na przykład połączeń między Schwedt a Pasewalkiem (stopień osiągnięcia celu 105%) lub między Pasewalkiem a Neubrandenburgiem (stopień osiągnięcia celu 105%).

Na transgranicznych wewnętrznych połączeniach najwyższy stopień osiągnięcia celu wynoszący około 81% jest osiągany na południu Euroregionu między Eberswalde a Myśliborzem.

Dla wewnętrznego skomunikowania szczególnie ważna jest osiągalność lotniska w Goleniowie (por. Tabela 24). Najmniejsze prędkości w linii prostej obecnie również tu wynikają z braku bezpośredniego połączenia drogowego między Policami a Goleniowem z kierunku zachodniego.

Tabela 24:  
Skomunikowanie wewnętrzne przez zmotoryzowaną komunikację indywidualną [prędkość w linii prostej], analiza konfliktów wybranych relacji ruchu z i do Goleniowa

RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Goleniów - Szczecin	55%
Goleniów - Stargard Szczeciński	65%
Goleniów – Świnoujście	67%
Goleniów - Drawsko Pomorskie	74%
Goleniów - Police	31%
Goleniów - Łobez	74%
Goleniów – Gryfice	80%
Goleniów - Kamień Pomorski	91%

Aktualnie i w szczególności w perspektywie planowanej rozbudowy lotniska w Goleniowie brak jest wydajnego drogowego skomunikowania Goleniowa. W tym kontekście na znaczeniu zyskuje planowany północno-zachodni objazd Szczecina. Część tego planowanego połączenia drogowego jest to nowo budowany most drogowy przez Odrę między Policami a Świątą, dzięki realizacji którego można będzie znacznie zredukować czas dojazdu do lotniska z kierunku zachodniego.

### SKOMUNIKOWANIE WEWNĘTRZNE PRZEZ KOMUNIKACJĘ KOLEJOWĄ

Znacznie mniejszy stopień osiągnięcia celu w komunikacji kolejowej w porównaniu do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej

**Średni stopień osiągnięcia celu** dla prędkości w linii prostej w komunikacji kolejowej na wszystkich rozpatrywanych relacjach w obrębie Euroregionu Pomerania wynosi **około 57%** i jest tym samym **znacznie mniejszy niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej** (65%). W odniesieniu do skomunikowania wewnętrznego poprzez komunikację kolejową widoczne są - analogicznie do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej - znaczne przestrzenne różnice w jakości. Tak więc średni stopień osiągnięcia celu dla prędkości w linii prostej w komunikacji kolejowej wynosi:

- na wewnątrzniemieckich połączeniach Euroregionu: ok. 62%,
- na wewnątrzpolskich połączeniach Euroregionu: ok. 61%,
- na transgranicznych połączeniach Euroregionu: ok. 45%.

Znaczne deficyty na relacjach transgranicznych

Także w komunikacji kolejowej przy stopniu osiągnięcia celu wynoszącym tylko 45% najniższa obecnie jakość komunikacji (płynność ruchu) występuje na relacjach transgranicznych. Na tych połączeniach bardzo duża jest również

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

różnica w porównaniu do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (57%), podobnie do wewnątrzniemieckich połączeń w komunikacji kolejowej. Stosunkowo niewielka jest natomiast różnica między wewnętrzną jakością (płynnością ruchu) zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej a jakością komunikacji kolejowej na wewnątrzpolskich relacjach wynosząca ok. 3%.

Osiągnięcie celu dla kryterium prędkości w linii prostej wykazuje w komunikacji kolejowej zgodnie z oczekiwaniami znacznie większy rozrzut niż w zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. Z jednej strony cel zdefiniowany w profilu wymagań jest już dziś osiągnięty na całym szeregu połączeń wewnętrznych. Dotyczy to przede wszystkim relacji na przebiegu głównych linii komunikacji kolejowej. Odnośne przykłady podano w górnej części Tabela 25.

Z drugiej strony niektóre z rozpatrywanych relacji wykazują stopień osiągnięcia celu czasem znacznie niższy niż 50% (por. Tabela 25). Mamy tu do czynienia przede wszystkim z połączeniami z i do Świnoujścia na kierunku zachodnim. Sytuacja ta znacznie się poprawi po zakończeniu budowanego przedłużenia linii kolejowej Usedomer Bäderbahn (łączącej uzdrowiska i kąpieliska na wyspie Uznam). Niewielka prędkość w linii prostej w komunikacji kolejowej jest spowodowana zarówno uwarunkowaniami infrastrukturalnymi jak i w istotnym stopniu obecną ofertą rozkładu jazdy. Konieczne przesiadki, przypadki niedostatecznie uzgodnionego rozkładu jazdy oraz duże objazdy prowadzą do odpowiednio wydłużonego czasu podróżowania. Przykładem tego jest połączenie między Demmin a Greifswaldem, to połączenie kolejowe prowadzi z konieczną przesiadką przez Stralsund.

Tabela 25:  
Skomunikowanie wewnętrzne  
przez komunikację kolejową  
[prędkość w linii prostej],  
analiza konfliktów  
wybranych wewnętrznych  
relacji ruchu

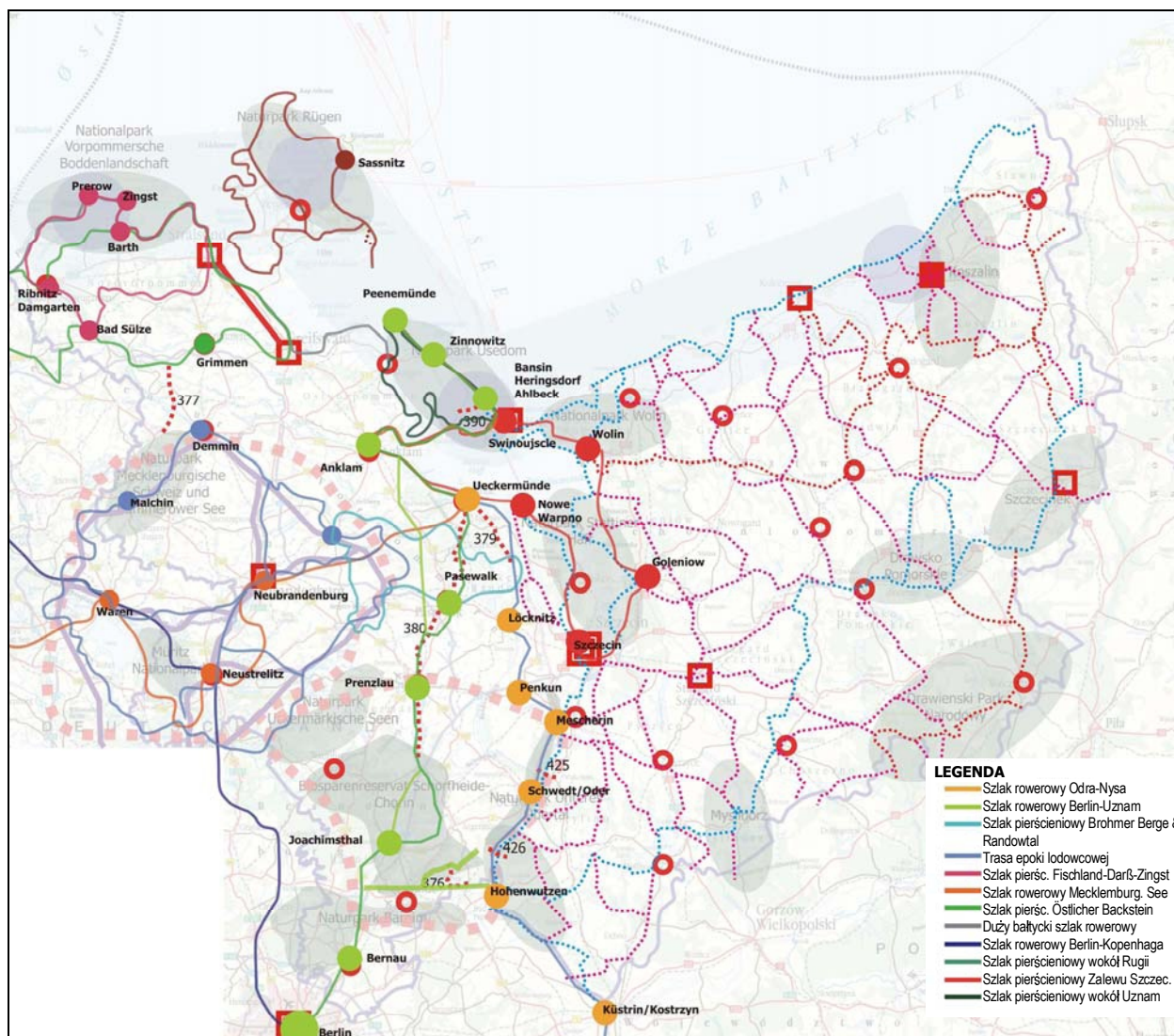
RELACJA	STOPIEŃ OSIĄGNIĘCIA CELU
Anklam - Neubrandenburg	138%
Anklam - Pasewalk	126%
Police - Szczecin	109%
Schwedt - Bernau	102%
Ribnitz - Damgarten - Stralsund	98%
Pasewalk - Neubrandenburg	97%
Demmin - Greifswald	37%
Kamień Pomorski - Gryfice	16%
Wolgast - Świnoujście	10%
Ueckermünde - Świnoujście	10%

## 6.7 Sieci infrastruktury turystycznej

Przy rozpatrywaniu sieci infrastruktury turystycznej na pierwszy plan badań wysunęły się rozległe sieci turystyki rowerowej. Interesujące były przy tym mniej towarzyszące drogom ścieżki rowerowe stanowiące połączenia między dwoma centrami, a bardziej szlaki turystyki rowerowej nastawione na

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

użytkowanie typowo turystyczne (częściowo szlaki pierścieniowe, po części trasy połączeniowe). W poprzedzającej analizie stanu istniejącego zestawiono najważniejsze trasy turystyki rowerowej występujące na obszarze Pomorza.



Ryc. 46: Euroregion Pomorza, niemiecka i polska część, przedstawienie celów podróży o ponadregionalnym znaczeniu turystycznym oraz istniejącej sieci turystyki rowerowej [źródło: Euroregion Pomorza, własna prezentacja]

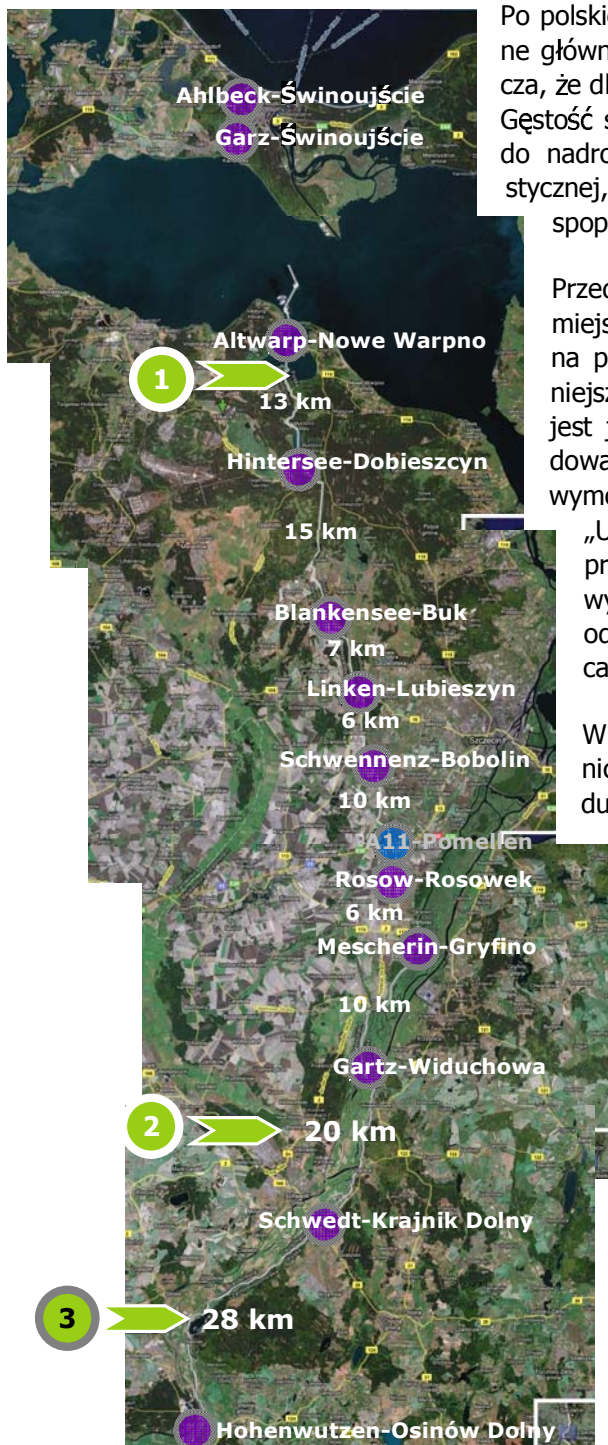
Mapa ta pokazuje, że po obu stronach granicy istnieją rozległe sieci ścieżek rowerowych nastawione na użytkowanie typowo turystyczne. Wszystkie istotne pod względem turystycznym lokalizacje są dostępne poprzez trasy rowerowe, dotyczy to w szczególności celów podróży „związanych z wodą” (oś turystyki kąpieliskowej).

Po stronie niemieckiej część szlaków turystyki rowerowych to szlaki tematyczne (np. szlak rowerowy Odra-Nysa, szlak rowerowy Berlin-Uznam), zaprojektowane jako szlaki pierścieniowe lub trasy połączeniowe. Te szlaki turystyki rowerowej charakteryzują się (zwykle) na całej długości komfortowym standardem wykonania, są z reguły prowadzone przez krajobrazowo interesujące obszary - z dala od głównych arterii komunikacyjnych- i zapewniają bogatą ofertę pod



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

względem infrastruktury turystycznej (gastronomia, możliwości noclegowe, serwis, naprawa).



Po polskiej stronie przedstawione ścieżki rowerowe są rozmieszczone głównie wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych, co oznacza, że dla wykorzystania turystycznej trasy te są mało atrakcyjne. Gęstość sieci turystyki rowerowej pozostawia jednak jeszcze sporo do nadrobienia pod względem towarzyszącej infrastruktury turystycznej, aby uczynić te ścieżki atrakcyjniejszymi i bardziej je spopularyzować.

Przedstawione sieci ścieżek rowerowych są jednak tylko w kilku miejscach połączone ze sobą w jedną wspólną sieć. Ze względu na przebieg rzeki Odry będącej granicą państwową intensywniejsze połączenie w taką wspólną sieć przez granicę możliwe jest jednak tylko przy znacznych nakładach finansowych (budowa mostów/kładek z uwzględnieniem wymaganej skrajni, wymogów ochrony przeciwpowodziowej i rezerwatu przyrody „Unteres Odertal” [Dolina Dolnej Odry]). Na mapie obok przedstawiono istniejące przejścia graniczne, możliwe do wykorzystania dla ruchu pieszych i rowerzystów, oraz podano odnośne odległości między tymi potencjalnymi punktami całościowej sieci.

W szczególności na obszarze na południe od przejścia granicznego Gartz-Widuchowa występują obecnie stosunkowo duże odległości (20 i 28 km) między sąsiadującymi przejściami granicznymi, co utrudnia turystyczne wykorzystanie i utworzenie wspólnej sieci.

Poprzez zaplanowane projekty budowy nowych przejść granicznych w

- nr 1: Rieth-Nowe Warpno (projekt nr 424)
- nr 2: Friedrichsthal-Widuchowa (projekt nr 425)
- nr 3: Stolpe-Bielinek (projekt nr 426)

możliwe będzie skuteczne zamknięcie tych występujących dziś jeszcze luk w sieci dróg turystycznych. Te przejścia graniczne wskazane są jako kluczowe działania w koncepcji rozwoju i działania Euroregionu Pomerania.

Należy przy tym uwzględnić, iż z dzisiejszej perspektywy potrzeba budowy tych przepraw przez Odrę nie wynika tylko i wyłącznie z rosnącej liczby odwiedzin/turystów. Te przeprawy przez Odrę należy realizować jako długoterminowy cel, aby osiągnąć silniejsze powiązanie istniejących tras turystyki rowerowej w jedną sieć, a tym samym zwiększyć atrakcyjność turystyczną regionu.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

wartościowe założenia  
tematycznych szlaków pieszo-  
rowerowych o zasięgu  
ponadgranicznym

W ramach Projektu Baltic+ „Włączenie obszaru przygranicznego z Rzeczypospolitą Polską w powiatach Uecker-Randow i Uckermark do turystyki pieszo-rowerowej” opracowano różne ponadgraniczne oferty turystyczne dla turystyki pieszo-rowerowej, które poświęcone są różnym tematom i uzupełniają istniejące oferty. „Duże” szlaki pieszo-rowerowe (Berlin-Uznam i Odrzańsko-Nyski Szlak Rowerowy) tworzą przy tym kręgosłup dla przeprowadzanych szlaków. Oprócz tworzenia dalszych przepraw przez Odrę o przeznaczeniu turystycznym możliwe jest przede wszystkim sformułowanie poniższych zaleceń działań na rzecz regionu turystycznego:

Silniejsze tematyczne  
powiązanie szlaków turystyki  
rowerowej w jedną sieć

- Forsowanie silniejszego tematycznego powiązania turystycznych tras rowerowych w jedną sieć  
Przez silniejsze tematyczne powiązanie sieci rowerowych po obu stronach Odry możliwe jest wygenerowanie kolejnych efektów turystycznego wykorzystania. Wskazane byłoby np. powstanie przelotowego szlaku rowerowego wzdłuż wybrzeża Bałtyku - z półwyspu Fischland-Darß-Zingst po Koszalin i Darłowo. W ten sposób można byłoby znacznie mocniej połączyć uczęszczane cele podróży Uznam/Wolin, Rugia i Fischland-Darß-Zingst z krajobrazowo atrakcyjnymi regionami wokół Szczecina aż po Koszalin.

Szlak rowerowy Odra-Nysa mógłby znacznie lepiej wykorzystać zalety rezerwatu przyrody „Unteres Odertal” (Dolina Dolnej Odry) aż po Myślibórz i Pyrzyce, znajdując tam tematyczne nawiązanie w kierunku na Myślibórz. Dodatkowo należy rozwijać połączenie ze Szczecinem jako ważnym ośrodkiem generującym strumienie ruchu.

Udanym przykładem transgranicznych sieci tras turystycznych jest szlak pierścieniowy wokół Zalewu Szczecińskiego.

Przy pomocy Projektu Baltic „Włączenie obszaru przygranicznego z Rzeczypospolitą Polską w powiatach Uecker-Randow i Uckermark do turystyki pieszo-rowerowej” w ramach projektu INTERREG III B „Baltic+” zaprojektowano różnorodne sieci tematyczne istniejących szlaków pieszo-rowerowych o zasięgu ponadgranicznym. Te szczegółowe opracowania dotyczące zwłaszcza zaawansowania budowy szlaków pieszo-rowerowych, towarzyszącej infrastruktury turystycznej i jednolitego oznakowania powinny być pogłębiane. Podnoszenie jakości infrastruktury turystycznej

- Podnoszenie jakości infrastruktury towarzyszącej  
Przez poprawę/podniesienie jakości infrastruktury turystycznej wzdłuż tras rowerowych można wnieść ważny wkład w uatrakcyjnienie tych szlaków. Oprócz punktów gastronomicznych w nie za dużych odległościach należy zapewnić wystarczające możliwości noclegowe. Tylko w ten sposób sieci tras rowerowych mogą przyciągnąć dalszych chętnych poza gronem turystów jednodniowych. Punkty obsługi turystów, jak np. wypożyczalnie rowerów, warsztaty naprawcze i oferta towarzysząca (atrakcje przyrodnicze, ośrodki wellnessu itd.) podnoszą infrastrukturę turystyczną na wyższy poziom. Po niemieckiej stronie w ostatnich latach można w tym względnie zauważyć sporo zmian na lepsze. Różnorodna oferta rozwinęła się głównie wzdłuż osi turystyki kąpieliskowej, na którą istnieje też silny popyt. Po stronie polskiej trwa aktualnie proces nadrabiania zaległości, który ulegnie jeszcze wyraźnemu przyspieszeniu po przystąpieniu Polski do układu z Schengen.
- Podnoszenie standardów wykonania - jakość szlaków  
Oprócz ciągłości i konsekwentnego oznakowania tras istotną rolę dla popularyzacji odgrywa też jakość sieci tras turystycznych. Ścieżki rowerowe z dala od głównych arterii komunikacyjnych, dobrze rozbudowane i

Podnoszenie standardów  
wykonania - jakość szlaków

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

utwardzone, będą również w przyszłości atrakcyjnymi celami podróży.

Przedstawione sieci szlaków rowerowych po polskiej stronie to głównie ścieżki rowerowe towarzyszące drogom lub ścieżki rowerowe, które dzielą pas drogowy ze zmotoryzowanym indywidualnymi użytkownikami dróg. W tym względzie z punktu widzenia rozwoju wspólnego regionu turystycznego istnieje wyraźna potrzeba nadrobienia zaległości. Wskazane byłoby najpierw zrealizowanie szlaków rowerowych wzdłuż punktów najbardziej atrakcyjnych pod względem turystycznym i połączenie ich w jedną wspólną sieć (np. oś turystyki kąpieliskowej, rezerwat przyrody Dolina Dolnej Odry).

Perspektywa tworzenia nowych przepraw przez Odrę

- Perspektywa tworzenia nowych przepraw przez Odrę  
W dłuższej perspektywie czasu projekty przepraw przez Odrę w miejscowościach Rieth-Nowe Warpno, Friedrichsthal-Widochowa oraz Stolpe-Bielinek wskazanych w ramach koncepcji rozwoju jako kluczowe działania powinny być kontynuowane i zbadane pod kątem wykonalności (prom, most).

## 6.8 Wpływ i ocena działań

Plany infrastruktury i koncepcje planistyczne z regionu Pomerania ujęte i przedstawione w ramach analizy projektu (części 1) zostały poddane wstępnej ocenie według poniższych kryteriów:

- wysokość wkładu poszczególnych działań w osiągnięciu celów zdefiniowanych w profilu wymagań,
- dzisiejszy stopień osiągnięcia celu na relacjach objętych realizacją działań (działaniom na relacjach, które dzisiaj wykazują bardzo niski stopień osiągnięcia celu, jest nadawany priorytet w stosunku do realizacji działań na relacjach o już teraz wysokim stopniu osiągnięcia celu),
- liczba relacji korzystających z poprawy (priorytet działania rośnie wraz z ilością relacji, na których można osiągnąć poprawę dzięki realizacji działania),
- przestrzenne usytuowanie działania.

Realizację zadań oceniano tu w każdym przypadku oddzielnie, ocena kombinacji działań lub poszczególnych pakietów działań jest w chwili obecnej hipotetyczna i dlatego nie została dokonana.

### PRZEGLĄD OCENY DZIAŁAŃ

W ocenach uwzględniono razem 188 połączeń dla zewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania Euroregionu (patrz rozdział 6.3). Realizacją poszczególnych działań wpływa z reguły w różnym stopniu na kilka z tych istotnych dla badania relacji. W Tabeli 26 podano przykładowe zestawienie liczby relacji objętych wybranymi działaniami.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 26:  
Liczba relacji ruchu objętych  
wybranymi działaniami

<b>DZIAŁANIE</b>	<b>LICZBA RELACJI OBJĘTYCH DZIAŁANIAM</b>
Nr 310: Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund	75
Nr 26: S6, Budowa nowego połączenia Szczecin - Gdańsk	25
Nr 25: S3, Budowa nowego połączenia Szczecin - Świnoujście	22
Nr. 22: Rozbudowa połączenia kolejowego Sassnitz - Bergen - Stralsund	22
Nr 317: Rozbudowa połączenia E 59 Szczecin - Świnoujście (połączenie kolejowe)	22

Tabela 27 ukazuje na przykładzie działania nr 310 (rozbudowa odcinka Berlin-Pasewalk-Stralsund) ocenę skutku działania. W tym celu ustalono oddziaływanie realizacji inwestycji (poprawa dostępności) na podstawie przedłożonych danych instytucji planującej na odnośne relacje komunikacyjne i obliczono odpowiedni stopień dostępności celu dla zastosowanych kryteriów oceny na chwilę po realizacji inwestycji.

Tabela 27:  
Ocena inwestycji, przykład  
rozbudowa odc. Berlin-  
Pasewalk-Stralsund

<b>Inwestycja:</b>	<b>Nr 310:</b> rozbudowa odcinka Berlin-Pasewalk-Stralsund	
<b>Źródło:</b>	Plan zapotrzebowania federalnych szlaków kolejowych	
<b>odnośne relacje:</b>	75	
<b>skutek inwestycji:</b>	Relacja Berlin – Szczecin (zewnętrzne połączenie regionu)	
<b>PROFIL JAKOŚCIOWY (STAN ISTNIEJĄCY)</b>		
<b>Prędkość w linii powietrznej</b>	stopień dostępności celu:	56%
<b>Oferta transportowa:</b>	stopień dostępności celu:	100%
<b>Konieczność przesiadek</b>	stopień dostępności celu:	25%
<b>PROFIL JAKOŚCIOWY (PO REALIZACJI I DOSTOSOWANIU OFERTY)</b>		
<b>Prędkość w linii powietrznej</b>	stopień dostępności celu:	67%
<b>Oferta transportowa:</b>	stopień dostępności celu:	100%
<b>Konieczność przesiadek</b>	stopień dostępności celu:	100%

Ustalona szacunkowo przy realizacji inwestycji bezwzględna poprawa czasu podróży stanowi podstawę dla oceny jakościowej znaczenia poszczególnych inwestycji dla odnośnych relacji. Rozrózono przy tym:

Realizacja inwestycji ma dla relacji

- „średnie” znaczenie,
- „duże” znaczenie lub
- „bardzo duże” znaczenie

Średnie znaczenie występuje, gdy osiąga się skrócenie czasu przejazdu do ok. 30 minut. Jako mająca duże znaczenie oceniana była realizacja inwestycji powodująca oczekiwane skrócenie czasu przejazdu w przedziale od 30 do 60

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

minut. Bardzo duże znaczenie ma dla połączenia inwestycja, jeśli w wyniku jej realizacji oczekuje się skrócenia czasu przejazdu o ponad 60 minut. Ostatni wariant dotyczy z zasady tylko tych inwestycji, których realizacja umożliwia inny niż obecnie przebieg trasy (np. budowa mostu może prowadzić do znacznego skrócenia drogi a w związku z tym znacznego skrócenia czasu przejazdu). Zestawienie oceny jakościowej znaczenia wszystkich włączonych inwestycji na istotne relacje znajduje się w załączniku A3.1.

Załącznik A3.2 zawiera zestawienie względnego skutku inwestycji dla wszystkich istotnych inwestycji i relacji w odniesieniu do poszczególnych inwestycji. Przeciwstawiono przy tym obecnie osiągalną prędkość w linii powietrznej na poszczególnych relacjach zakładanej prędkości w linii powietrznej z profilu wymogów i prędkości w linii powietrznej w przypadku realizacji inwestycji oraz ustalono zmiany właściwych stopni dostępności celu w przypadku realizacji inwestycji.

Z uwzględnieniem ustalonych tak skutków komunikacyjnych poszczególnych inwestycji można było ostatecznie wyprowadzić przedstawione dalej postulowane działania.

## 6.9 Zalecenia działań

Wyniki oceny wewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania Euroregionu Pomerania z narodowymi i międzynarodowymi sieciami komunikacji pasażerskiej wykazują potrzebę realizacji działań infrastrukturalnych w celu poprawy jakości (płynności) w ruchu regionalnym i ponadregionalnym.

Poprawa jakości ruchu jest ważnym **wkładem** w podniesienie jakości lokalizacji i jakości życia , a tym samym we wsparcie **trwałego gospodarczego i turystycznego rozwoju Euroregionu i polsko-niemieckiego pogranicza**.

- Najpilniejsze pola działań:
1. Połączenia transgraniczne
  2. Wzmocnienie komunikacji kolejowej
  3. Lepsze skomunikowanie ośrodków gospodarczych i turystycznych
  4. Wzmocnienie osi wschód-zachód

W oparciu o dostępne wyniki oceny można sformułować następujące **najpilniejsze pola** realizacji działań:

- Usunięcie występujących dużych różnic w jakości (płynności) komunikacji między narodowymi i transgranicznymi relacjami ruchu poprzez selektywną rozbudowę bądź **selektywną poprawę oferty na połączeniach transgranicznych**.
- Usunięcie istniejących różnic w jakości komunikacji (płynności ruchu) między zmotoryzowaną komunikacją indywidualną a **komunikacją kolejową**. Dotyczy to zarówno połączeń narodowych jak i transgranicznych. To pole działań posiada duże znaczenie na tle wspierania zorientowanej na środowisko, „łagodnej” turystyki w regionie Morza Bałtyckiego.
- Poprawa jakości (płynności) ruchu dla lepszego skomunikowania i **lepszego dostępnosci gospodarczych i turystycznych ośrodków** Euroregionu, zarówno za pomocą zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej jak i komunikacji kolejowej.
- **Stworzenie wydajnych ofert komunikacyjnych na kierunku wschód-zachód**. Sieci komunikacyjne zarówno w polskiej jak i niemieckiej

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

części Euroregionu są dziś zorientowane przede wszystkim na kierunek północ-południe. Dlatego największe występujące deficyty stwierdzono na relacjach ruchu przebiegających w kierunku wschód-zachód.

Pilna realizacja kolejnych priorytetowych projektów

Realizacje prawie wszystkich zbadanych w 1. części projektu działań planistycznych na poziomie władz RFN, Polski, krajów związkowych Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii, Województwa Zachodniopomorskiego, powiatów i gmin można przyporządkować w mniejszym lub większym stopniu do wyżej wymienionych czterech istotnych pól działania. W związku z powyższym nie udało się zidentyfikować żadnych pojedynczych projektów, których realizacji nie można byłoby zalecić przy kryteriach uwzględnionych w ramach opracowania projektu. Korzyści wynikające z realizacji działań dla skomunikowania regionu są jednak bardzo zróżnicowane. Dlatego też z eksperckiego punktu widzenia wskazane jest priorytetowe potraktowanie planów, uzgodnień i realizacji poniższych projektów:

- **Rozbudowa połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund (połączenie kolejowe), projekt nr 310**

Poprzez rozbudowę połączenia Berlin-Pasewalk-Stralsund należy oczekiwać skrócenia czasu podróży w różnym zakresie na ok. 40% relacji istotnych dla badania. Realizacja żadnego innego projektu nie jest związana z większą liczbą korzystających na tym relacji ruchu. W związku z tym znaczenie tego projektu dla Euroregionu Pomerania jest bardzo duże.

- **Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin (połączenie kolejowe) "missing link"**

Aktualnie niezadawalający stan szlaku powoduje wydłużenie czasu podróży na dużej liczbie transgranicznych relacji. Podniesienie przepustowości i prędkości szlakowej tego ważnego elementu sieci kolejowej w Euroregionie są bezwzględnie konieczne.

- **Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina i podłączenie do B 104 (połączenie drogowe), projekt nr 33**

Na dużej liczbie relacji przebiegających na kierunku wschód-zachód aktualnie konieczny jest przejazd przez obszar Szczecina. Oprócz negatywnych następstw z tego tytułu dla samego miasta również dla drogowej komunikacji pasażerskiej i towarowej pociąga to za sobą znaczne wydłużenie czasu podróży osób i transportu towarów. Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina oraz nowej przeprawy przez Odrę między Policami a Świątą jest ważnym wkładem w przepustowe wschodnio-zachodnie połączenie drogowe Euroregionu Pomerania odciążające Szczecin od obcego ruchu nieskierowanego na ten obszar.

Oprócz tego w ramach tych projektów istotne będzie również podłączenie do drogi wojewódzkiej nr 115 w kierunku na przejście graniczne w Hintersee. Priorytetowo należy przy tym potraktować połączenie poprzez S10 i B104, zaś skomunikowanie przez drogę wojewódzką nr 115, przejście graniczne w Hintersee oraz droga krajowa nr 28 powinny mieć drugorzędne znaczenie, ponieważ rozbudowa tego połączenia prowadziłaby do znacznego zwiększenia natężenia ruchu i pociągnęłaby za sobą znaczne inwestycje w rozbudowę dróg. Skomunikowanie poprzez B104 jest w stanie lepiej przejąć te ilości ruchu drogowego - z zastrzeżeniem znajomości stanu rozbudowy. Przejście graniczne w Hintersee powinno być przeznaczone głównie do wykorzystania dla ruchu samochodów osobowych, pieszych i rowerzystów.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- **B96: B96n Bergen - A20, obwodnica Bergen i rozbudowa połączenia Bergen – Sassnitz (połączenie drogowe), projekt nr 42**

Skomunikowanie Rugii, turystycznych celów na tej wyspie, a w szczególności portu promowego Sassnitz/Mukran oraz odciążenie wrażliwych części miejscowości wymaga wydajnego połączenia z siecią drogową, której przepustowość poprawiła się już wraz z uruchomieniem nowej przeprawy przez cieśninę Strelasund w Stralsundzie na wyspę Rugię.

- **Modernizacja linii kolejowej (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow(-Szczecin) projekt nr 563**

Wraz z modernizacją linii do prędkości 120 km/h, która przebiegać będzie sukcesywnie w ramach prac remontowo-modernizacyjnych, osiągalność między centrum o znaczeniu ponadregionalnym Neubrandenburgiem a metropolią Szczecinem ulegnie znacznej poprawie. Zwłaszcza przyspieszenie ruchu na odcinku Pasewalk-Szczecin ma znaczenie dla połączeń ze Szczecina w kierunku Stralsundu. Ważne w perspektywie jest poza tym zwiększenie prędkości na osi wschód-zachód Lubeka-Neubrandenburg-Szczecin.

- **Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam (połączenie kolejowe), projekty nr 317, 408 i 477**

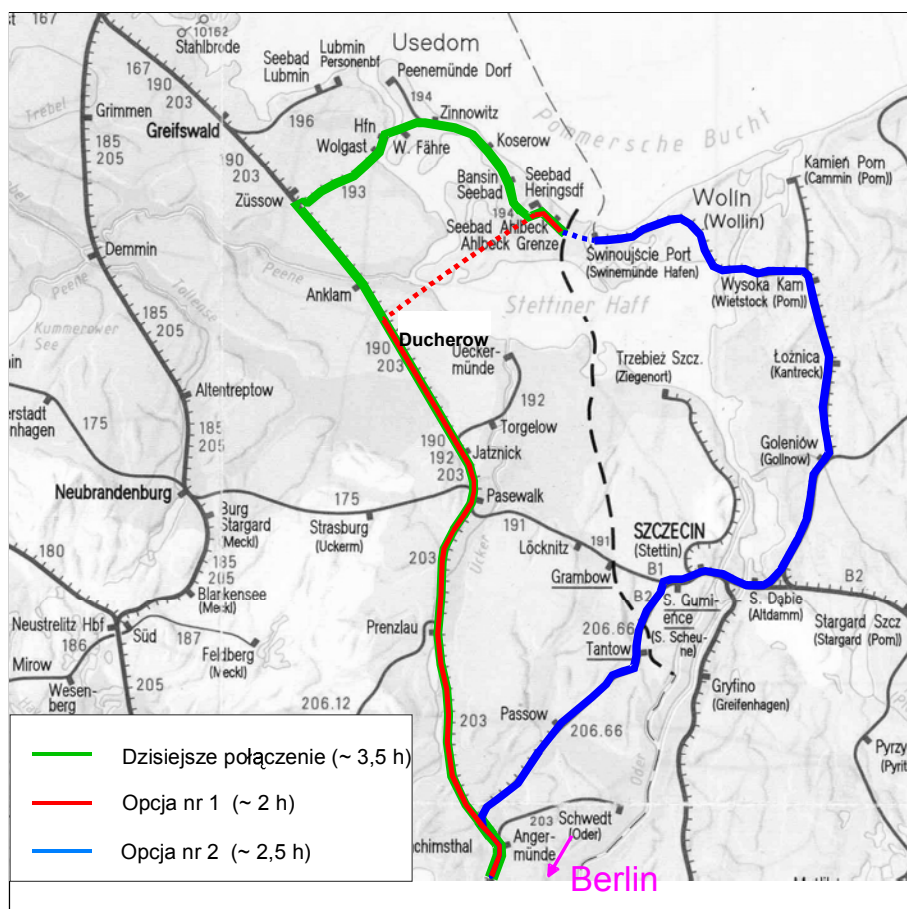
Poprawa kolejowego skomunikowania wyspy Uznam ma duże znaczenie przede wszystkim dla turystycznego rozwoju tej wyspy. Dzisiejsze oferty w tym zakresie nie stanowią żadnej alternatywy do zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej. W celu bezpośredniego kolejowego skomunikowania wyspy dyskutuje się nad budową nowego szlaku na Uznam odgałęziającego się od głównej linii Berlin-Pasewalk-Stralsund na wysokości gminy Ducherow (patrz Ryc. 47, **opcja nr 1**). Zasadniczym elementem tego wariantu jest odbudowa podnoszonego mostu w miejscowości Karnin. Przez realizację tego wariantu można będzie zgodnie z dostępnymi szacunkami zredukować czas podróży z Berlina do kąpielisk nad Bałtykiem na wyspie Uznam z obecnych około 3,5 godziny do ok. 2 godzin.

Alternatywnie należy zbadać możliwości zmodyfikowanego poprowadzenia szlaku przez Szczecin i Świnoujście (patrz Ryc. 47, **opcja nr 2**). Ten wariant integruje ww. działanie „Rozbudowa połączenia Tantow – Szczecin” z planowaną przez Województwo Zachodniopomorskie rozbudową trasy między Szczecinem a Świnoujściem. Poprzez takie alternatywne poprowadzenie trasy i jednoczesną realizację rozbudowy linii Berlin-Pasewalk-Stralsund czas podróży między Berlinem a Uznam można będzie zredukować o około 1 godzinę do 2,5 godzin. Jednocześnie można wyraźnie poprawić jakość ruchu na połączeniach w kierunku na Szczecin, Świnoujście i lotnisko w Goleniowie. Podstawowym elementem tych alternatywnych opcji trasy jest konieczna przeprawa przez Świnę w Świnoujściu.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 47:  
Opcje trasy dla kolejowego  
skomunikowania wyspy Uznam  
[źródło: własna prezentacja]



- Rozbudowa / budowa nowego połączenia S6 Szczecin - Gdańsk (połączenie drogowe), projekt nr 26**  
 Poprzez rozbudowę bądź budowę nowego połączenia S6 oraz jednoczesne zrealizowanie północno-zachodniej obwodnicy Szczecina z nawiązaniem do sklasyfikowanej niemieckiej sieci drogowej (B104) tworzy się konieczne wydajne połączenie drogowe na linii wschód-zachód dla Euroregionu Pomerania.
- Opracowanie i realizacja koncepcji na rzecz lepszego uzgadniania oferty rozkładów jazdy w komunikacji kolejowej Euroregionu,** przede wszystkim w komunikacji transgranicznej. Dzięki temu zapewniony będzie znacznie lepszy dojazd z metropolii do turystycznych celów nad Bałtykiem, a tym samym nastąpi wzmocnienie ich rozwoju gospodarczego.
- Tworzenie „przepraw przez Odrę”, projekty nr 424, 425 i 426**  
 W perspektywie należy sprawdzić wykonalność zamierzonych przepraw przez Odrę. Należy zwłaszcza zbadać możliwość połączeń promowych jako alternatywę do kosztownych obiektów mostowych. Jako pozytywny przykład można wskazać otwarte połączenie promowe przez Odrę w Güstebieser Loose/Gozdowicach.
- Rozwój transgranicznych tras turystyki rowerowej**  
 Duże znaczenie dla przyszłego rozwoju turystycznego będzie mieć tematyczne i przestrzenne łączenie tras turystyki rowerowej w jedną sieć w szczególności wzdłuż wybrzeża Bałtyku oraz wzdłuż rezerwatu przyrody Dolina Dolnej Odry.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Poprzez realizację wskazanych działań/projektów możliwe będzie wyraźne zredukowanie bądź wyeliminowanie stwierdzonych deficytów w regionalnej i ponadregionalnej ofercie komunikacyjnej Euroregionu.

Projekty lokalne -  
przygotowanie bieżącego  
okresu inwestycyjnego  
INTERREG 2007-2013

Na bieżący okres inwestycyjny INTERREG 2007-2013 można zebrać dla obszaru Euroregionu Pomerania wymienione dalej postulowane działania. Postulaty te dotyczą lokalnej [samorządowej] infrastruktury komunikacyjnej.

Łącznie wymieniono 51 projektów i przyjęto je do puli projektów, które można przyporządkować do szczebla samorządowego. Na mapie (ryc. 47) przedstawione jest tychże 51 projektów, numeracja odpowiada numerowi projektu w puli projektów (patrz zał. nr 1)

Rozróżnia się przy tym sensownie między infrastrukturą turystyczną a infrastrukturą drogową i kolejową (ze względu na małą liczbę wymienionych projektów nie można stworzyć w sensowny sposób innych kategorii projektów). W odniesieniu do rozbudowy infrastruktury komunalnej i turystycznej wymienione projekty można przyporządkować do następujących klas priorytetów:

- „bardzo duże” znaczenie
- „duże” znaczenie lub
- „małe” znaczenie.

Tabela 28:  
Klasyfikacja projektów  
samorządowych

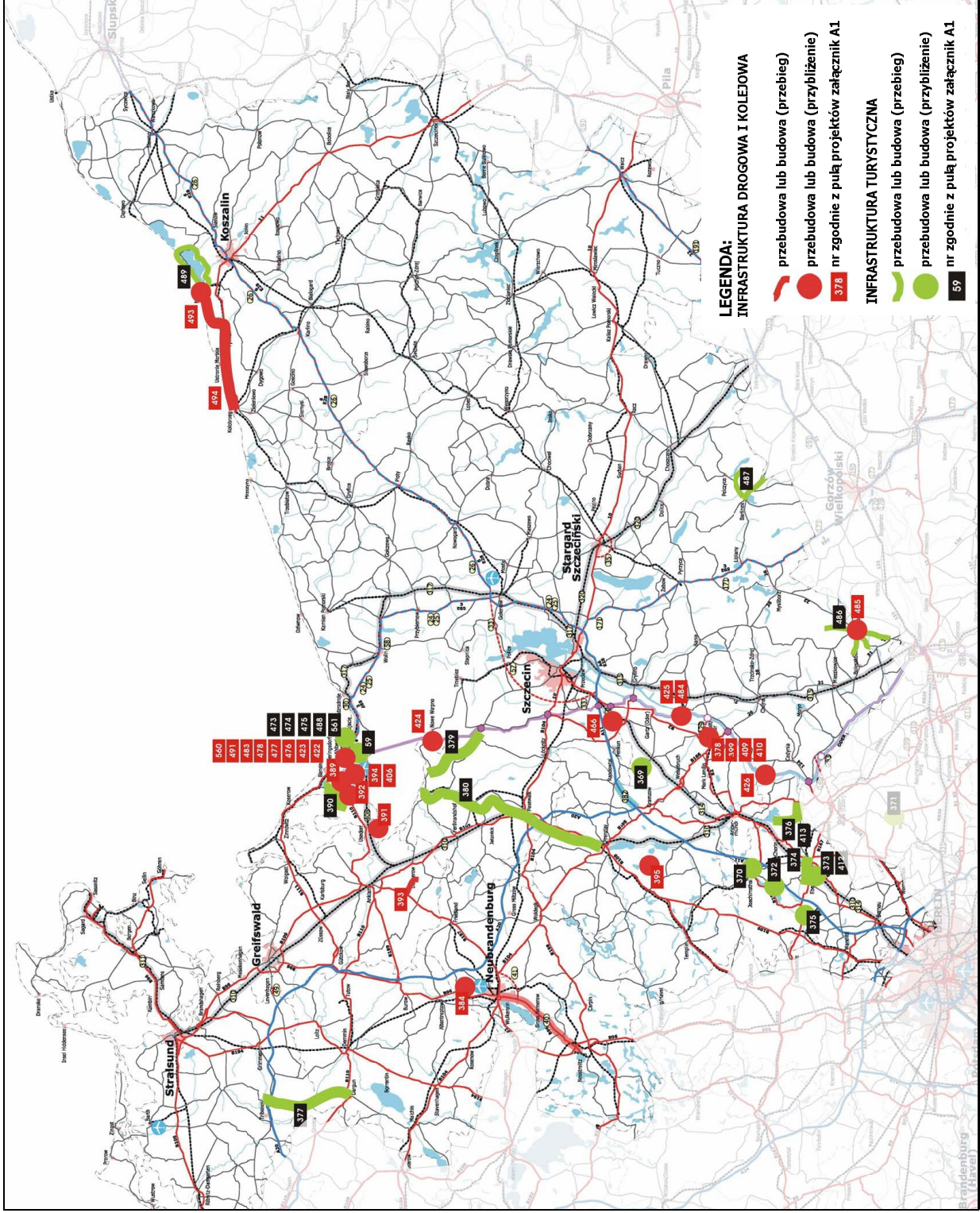
PRIORYTET	INFRASTRUKTURA DROGOWA	INFRASTRUKTURA TURYSTYCZNA
bardzo wysoki	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bardzo duży wkład w poprawę dostępności w regionie</li> <li>▪ bardzo duży wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu</li> <li>▪ połączenie nowych lokalizacji ze szlakami komunikacyjnymi</li> <li>▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej</li> <li>▪ realność realizacji</li> <li>▪ kwalifikowalność do środków pomocowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zamknięcie istniejących luk w sieci w dobrze już rozbudowanych sieciach turystycznych</li> <li>▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej</li> <li>▪ realność realizacji</li> <li>▪ kwalifikowalność do środków pomocowych</li> </ul>
wysoki	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ duży wkład w poprawę dostępności w regionie</li> <li>▪ duży wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu</li> <li>▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej</li> <li>▪ realność realizacji</li> <li>▪ kwalifikowalność do środków pomocowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ uzupełnienie lub poszerzenie dobrze już rozbudowanych sieci turystycznych</li> </ul>
średni	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ średni wkład w poprawę dostępności w regionie</li> <li>▪ średni wkład w poprawę połączenia z lokalizacjami gospodarki i przemysłu</li> <li>▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ uzupełnienie lub poszerzenie innych turystycznych</li> <li>▪ wsparcie celów gospodarki przestrzennej</li> <li>▪ realność realizacji</li> <li>▪ kwalifikowalność do środków pomocowych</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

PRIORYTET	INFRASTRUKTURA DROGOWA	INFRASTRUKTURA TURYSTYCZNA
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ realność realizacji</li><li>▪ kwalifikowalność do środków pomocowych</li></ul>	

Przedstawiona dalej mapa unaocznia, że obecny stan projektu stanowi zaledwie wycinek wszystkich planowanych projektów na obszarze Pomeranii. Punkt ciężkości znajduje się przy tym w obszarze przygranicznym/transgranicznym. Ze względu na dotychczasowy ograniczony udział szczebla samorządowego pośrednio poprzez grupę sterującą DPERON nie wymieniono jednak w momencie partycypacji dalszych projektów. Proces ten ma być w przyszłości kontynuowany w celu uzupełnienia całości.

Ryc. 48: Projekty samorządowe w Euroregionie Pomerania





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 29: Ocena komunalnych infrastruktur w Euroregionie Pomerania – Infrastruktura połączeń drogowych i kolejowych

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON			
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowań federalnie priorytetowe	Plan zapotrzebowań federalnie drogi daleko-bieżne – zapotrzebowań drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/Zyczenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni	
59	Przebiecie drogowe Garz-Świnoujście		X					X				X					
378	Przyłączenie do szlaków komunikacyjnych terenu przemysłowo-gospodarczego (100 ha) Odra-Welse (bei Schwedt/Oder)				X					X							
384	Przyłączenie Trollenhagen (lotnisko komunikacyjne i GE) do drogi B96				X					X							
389	OVP39: Rozbudowa OD Reetzow (Uznam)				X					X							
391	OVP46: Rozbudowa Karnin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Uznam)				X					X							
392	OVP39: Rozbudowa Katschow-Labömitz-Benz (Uznam)				X					X							
393	OVP54: Rozbudowa Rossin-B197				X					X							
394	OVP43: Rozbudowa lotniska Zirchow Heringsdorf-Garz (Uznam)				X					X							
395	Rozbudowa K7318 od L24 do Potzlow				X					X							
399	Stworzenie przyłączenia kolejowego portu Schwedt do sieci DB				X					X							
409	Przyłączenie do szlaków komunikacyjnych parku przemysłowego PCK Schwedt n. O.		X														
410	Rozbudowa terenu gospodarczego Am Hafen (Przy Porcie) w Schwedt n. Odrą		X														
422	Mosty przez Świnę w Świnoujściu		X														

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON			
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni	
423	Przebudowa ul. Wybrzeże Władysława IV (w Świnoujściu), na północ od zalewu portowego	X				X						X					
424	Przeście graniczne Rieth-Nowe Warpno	X				X						X					
425	Przeście graniczne Friedrichsthal-Widuchowa		X				X					X					
426	Przeście graniczne Stolpe-Bielinek		X				X					X					
466	Obwodnica miejscowości Rosow w ramach drogi K7311		X	X				X					X				
476	Przebudowa ul. Wybrzeże Władysława IV (Świnoujście)		X	X		X						X					
477	Budowa stałego połączenia/tunelu między Uznam i Świnoujściem		X	X		X						X					
478	Przebudowa mostu przez starą Świnę między Karsiborem i Wolinem		X	X		X						X					
483	Rozbudowa ul. Wojska Polskiego w Świnoujściu	X				X						X					
484	Rozbudowa Bulwarów Rybackich w Widuchowej		X	X		X						X					
485	Rozbudowa ul. Grunwaldzkiej w Dąbnie	X				X						X					
491	Budowa nowej promenady w Świnoujściu				X	X						X					
493	Rozbudowa sieci dróg w Mielnie		X	X		X						X					
494	Rozbudowa odcinka drogi Darłowo-Mielno-Kotłobrzeg		X	X		X						X					





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON			
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowań federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowań priorytetowe	Plan zapotrzebowań federalne drogi daleko-bieżne – zapotrzebowań drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni	
376	Szlak rowerowo-pieszy Oderberg-Liepe-Brodowin				X	X						X					
377	Przyłączenie Dargun do sieci szlaków rowerowo-piesznych				X	X						X					
379	Rozbudowa szlaku rowerowego Odra-Nysa Hintersee-Vogelsang-Warsin				X	X						X					
380	Rozbudowa szlaku rowerowo-pieszego wzdłuż Becker				X	X						X					
390	OVP35: szlak rowerowy wzdłuż szosy Sallenthin-Benz-Neppermin (Uznam)				X	X						X					
412	Entwicklung „Eriebrnsachse Schwärzetal“ in Eberswalde		X			X						X					
413	Entwicklung Finowkanal Eberswalde		X			X						X					
473	Budowa szlaku rowerowego wzdłuż ul. Barlickiego (Świnoujście)				X	X						X					
474	Budowa szlaku rowerowego w ciągu ul. Krzywej (Świnoujście)				X	X						X					
475	Rozbudowa ul. St. Moniuszki, ul. Prusa, Budowa równoległych szlaków rowerowych				X	X						X					
486	Budowa nowej sieci szlaków rowerowych Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Grzymiradz				X	X						X					
487	Budowa nowej sieci szlaków rowerowych Barlinek-Krzyńka, Pionno-Barlinek				X	X						X					

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

NR	OZNACZENIE	STATUS				PRIORYTET INWESTOR			PRZYPORZĄDKOWANIE					PRIORYTET W DPERON			
		w realizacji	w planowaniu inwestycyjnym do 2013 r.	w planowaniu inwestycyjnym po 2013 r.	pomysł	wysoki	średni	niski	Plan zapotrzebowania federalne drogi – bieżnie – zapotrzebowanie priorytetowe	Plan zapotrzebowania federalne drogi – bieżnie – zapotrzebowanie drugorzędne	Plany krajów związkowych	Lista priorytetów Mosty graniczne	Planowanie/życzenia regionów/samorządów	bardzo wysoki	wysoki	średni	
488	Budowa nowego szlaku rowerowego w ciągu ul. Krzywej w Świnoujściu				X	X						X					
489	Budowa nowego szlaku rowerowego wokół jez. Jamno				X	X						X					
561	Budowa transgranicznego szlaku pieszego na wydymie z toaletą i prysznicem plażowym (Świnoujście)				X	X						X					

W odniesieniu do wymienionych priorytetów należy przeprowadzić w ramach dalszego pogłębienia planowania ponadgraniczne uzgodnienia zaproponowanych priorytetów. Ponadto należy zsynchronizować czasowo ustalone priorytety tak, aby szybko można było przejść do fazy realizacji. Poza tym należy także w tym miejscu wskazać na charakter procesu, jaki posiada projekt DPERON, mający za cel kontynuację, skompletowanie i poddawanie dalszej ciągłej ocenie wyników rozpoczętych prac udokumentowanych niniejszym sprawozdaniem.

## 7 Ujęcie całego obszaru

### 7.1 Zróżnicowane poziomy analizy - Pomerania a „Obszar południowy”

Po szczegółowym ujęciu obszaru Euroregionu Pomerania w rozdziale 6 nastąpi analogiczne – jednak w o wiele mniejszym stopniu uszczegółowienia – ujęcie całego obszaru DPERON. Podstawę do tego tworzy również obszerna pula projektów, znajdująca się w załączniku 1.

Zróżnicowane ujęcie obszaru Pomerania (kolor niebieski) i „Obszaru południowego” odpowiada zadaniom postawionym w projekcie DPERON. Dla obszaru Pomerania opracowano projekt komunikacyjny, t.j. zastosowano o wiele bardziej szczegółową konfrontację z obecnymi i planowanymi infrastrukturami komunikacyjnymi.

Ryc. 49:  
DPERON z przedstawieniem  
Euroregionów  
[Źródło: własne]



Dla części „Obszaru południowego”, Euroregionów Viadrina (kolor zielony) i Spree-Nysa-Bóbr (kolor pomarańczowy) obecnie również jest opracowywana koncepcja komunikacyjna. Przy redagowaniu tego tekstu rezultaty tych prac nie były jeszcze znane. W perspektywie jednak nastąpi harmonizacja niniejszego raportu końcowego i rezultatów koncepcji komunikacyjnych euroregionów Viadrina i Spree-Nysa-Bóbr.

Dla Euroregionu Nysa (kolor fioletowy) obecnie nie przewidziano opracowania koncepcji komunikacyjnej. Ponadto zbadano kolejne podobszary DPERON (kolor szary), dla których również nie opracowano lub nie opracowuje się koncepcji komunikacyjnych.

### 7.2 Struktura obszaru – miejscowości ośrodkowe

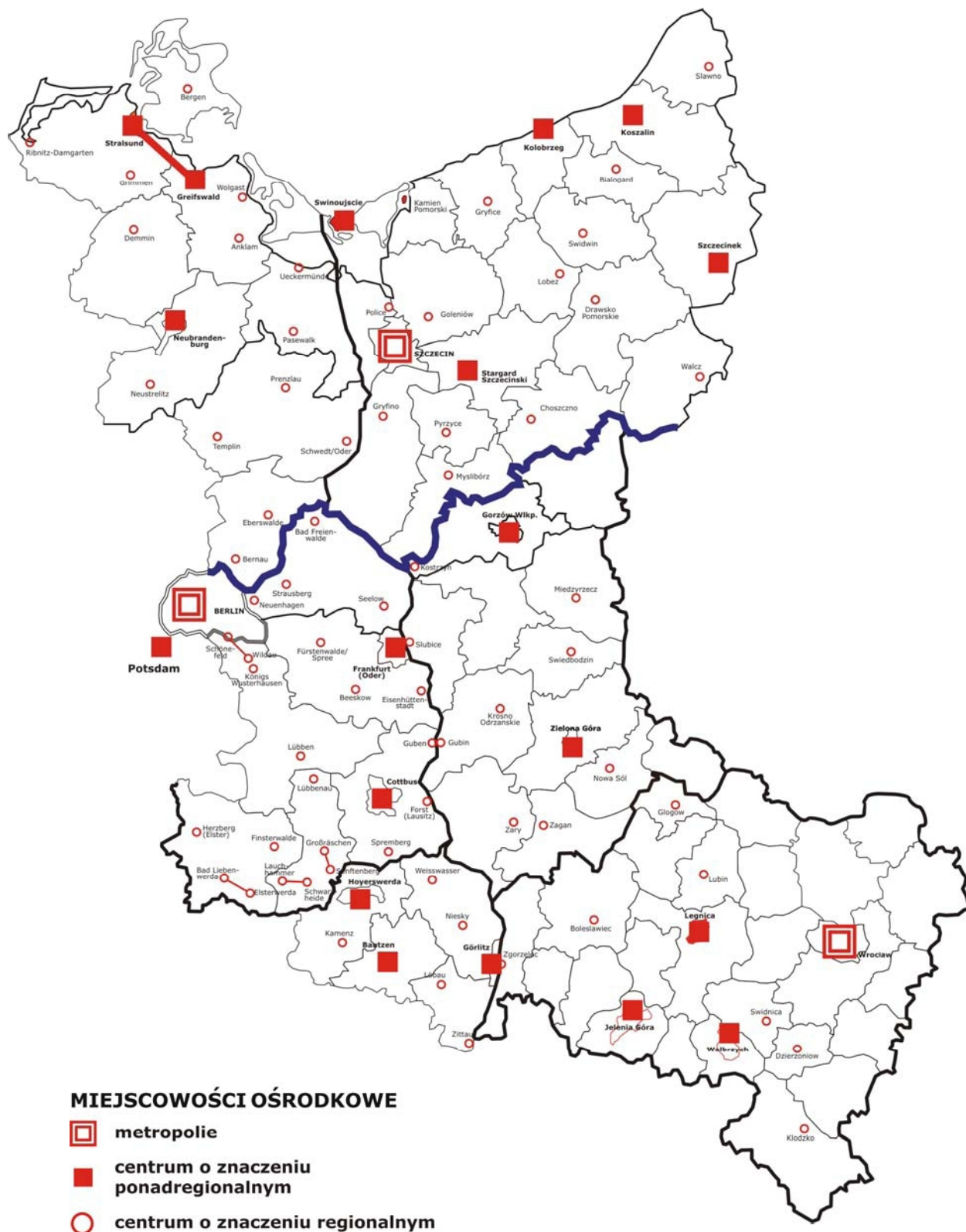
W celu ujęcia całego obszaru najpierw zobrazowano strukturę obszaru na podstawie centralnych punktów. Ponadto ważne są również punkty znajdujące się poza obszarem badanym: Hamburg, Drezno, Praga, Kraków, Warszawa,

---

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Poznań i Gdańsk. Na poniższym rysunku 49 przedstawiono centralne punkty DPERON oraz cele referencyjne znajdujące się poza obszarem DPERON.

## Raport końcowy – Zadania 1 do 4



Ryc. 50: Hierarchia sieci osadniczej – ośrodki w DPERON [Źródło: Landesentwicklungspläne der Bundesländer, Plany Zagospodarowania Przestrzennego Województw, synteza własna]



## 7.3 Tworzenie hierarchii sieciowej

Tworzenie hierarchii sieciowej

Analogicznie do koncepcji dla Euroregionu Pomerania na podstawie tych struktur obszaru utworzono cztery hierarchie sieciowe dla „Obszaru południowego”:

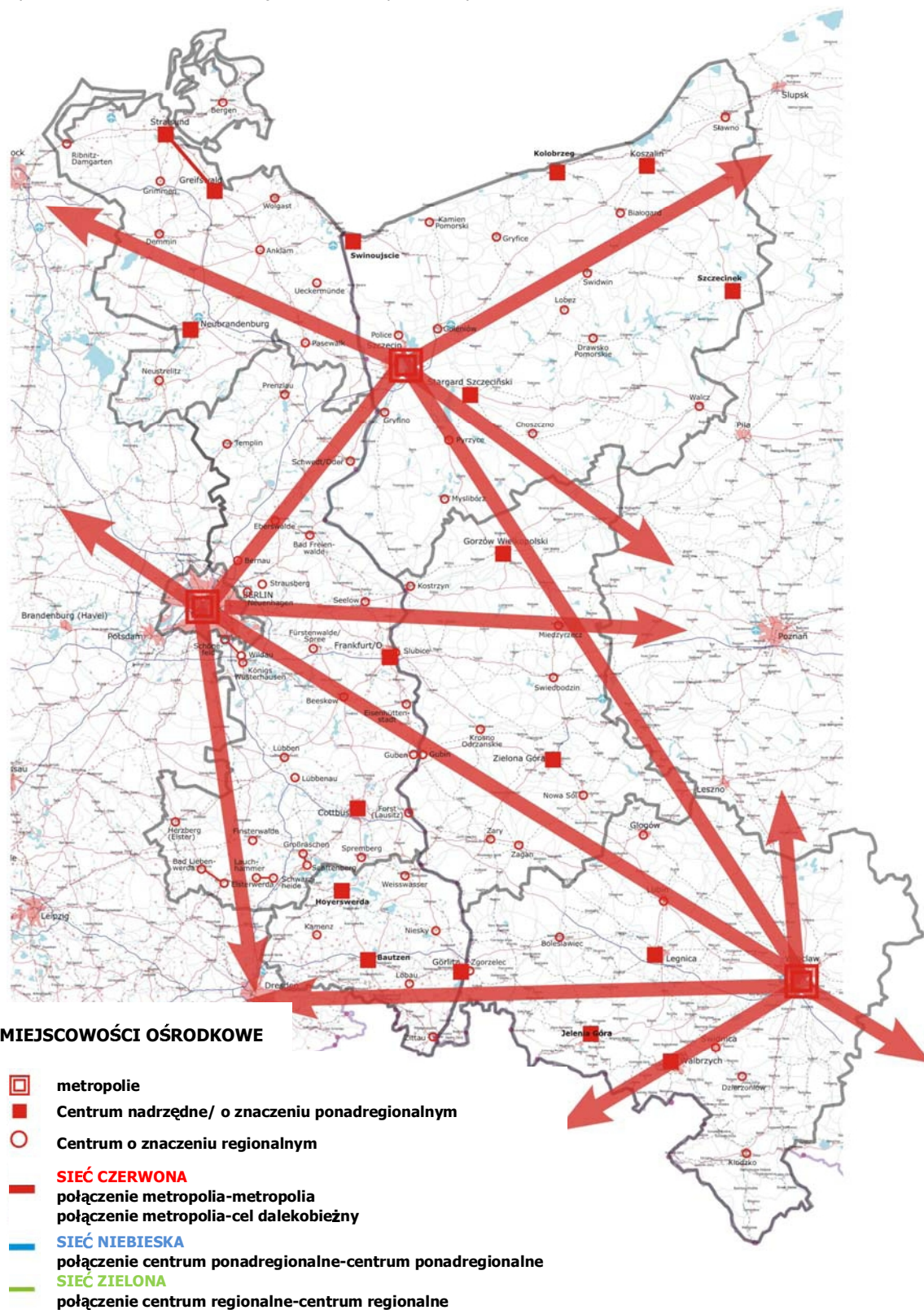
- **Sieć czerwona:** połączenie metropolii
- **Sieć niebieska:** połączenie ośrodków nadrzędnych o znaczeniu ponadregionalnym/ośrodków krajowych, ośrodków nadrzędnych/ośrodków regionalnych bądź wspólnych ośrodków nadrzędnych
- **Sieć zielona:** połączenie centrów średniego znaczenia /subregionalnych ośrodków, wspólnych ośrodków średniego znaczenia oraz ośrodków średniego znaczenia z funkcją z funkcjami częściowymi
- **Sieć szara:** połączenie ważnych turystycznie ośrodków w ramach „zielonej sieci” (tylko znaczenie punktowe, nieprzedstawione jako mapa)

Sąsiadujące ośrodki tworzą „węzłowe punkty sieciowe”

Wzajemne połączenie poszczególnych ośrodków odbywa się na zasadzie „łączenia trójkątów okami sieci”, t.j. poszczególne sąsiadujące ośrodki są ze sobą połączone. W rezultacie powstaje następująca hierarchia sieciowa:

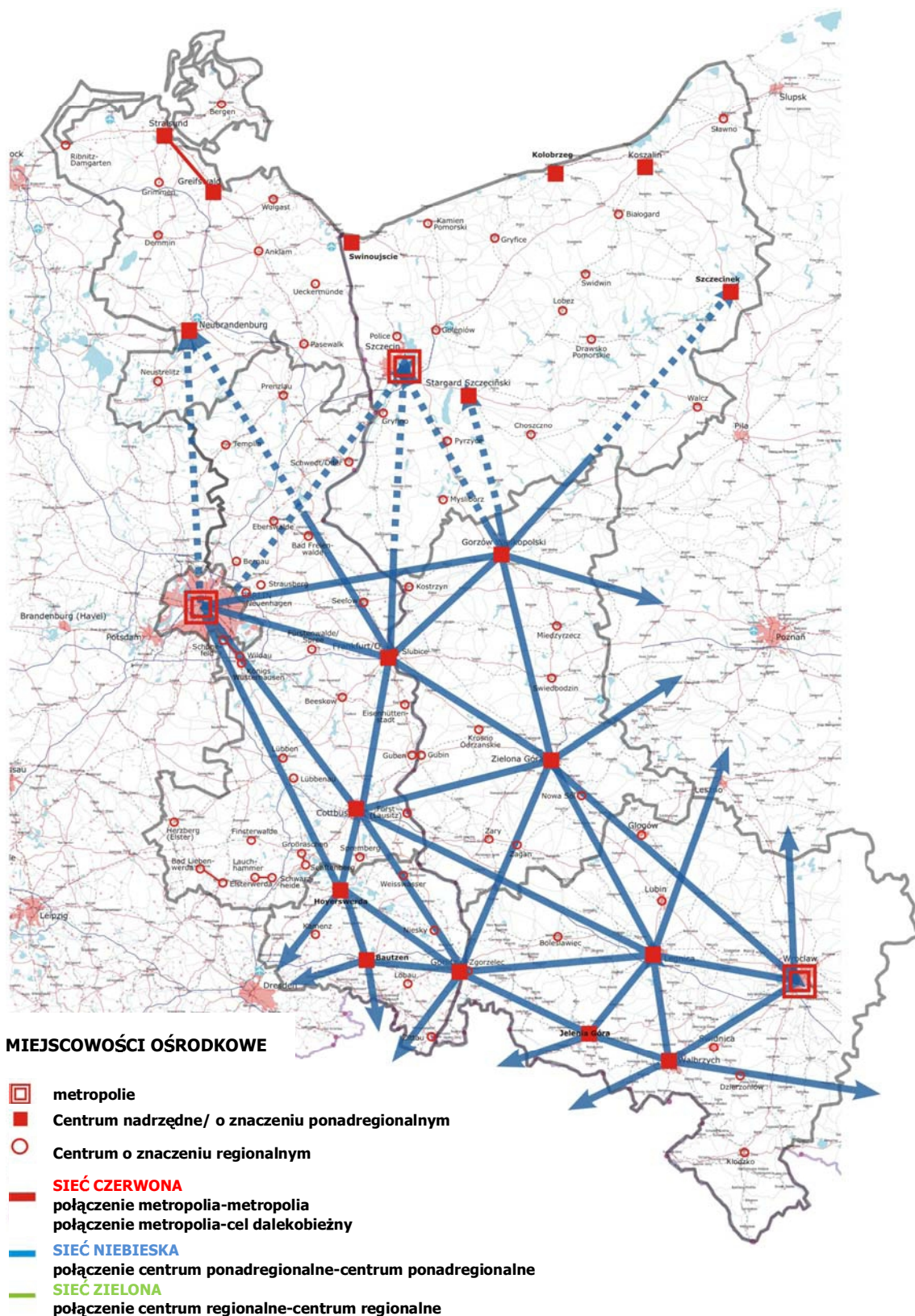
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 51: Przedstawienie czerwonej sieci – obszar południowy [źródło: własne]



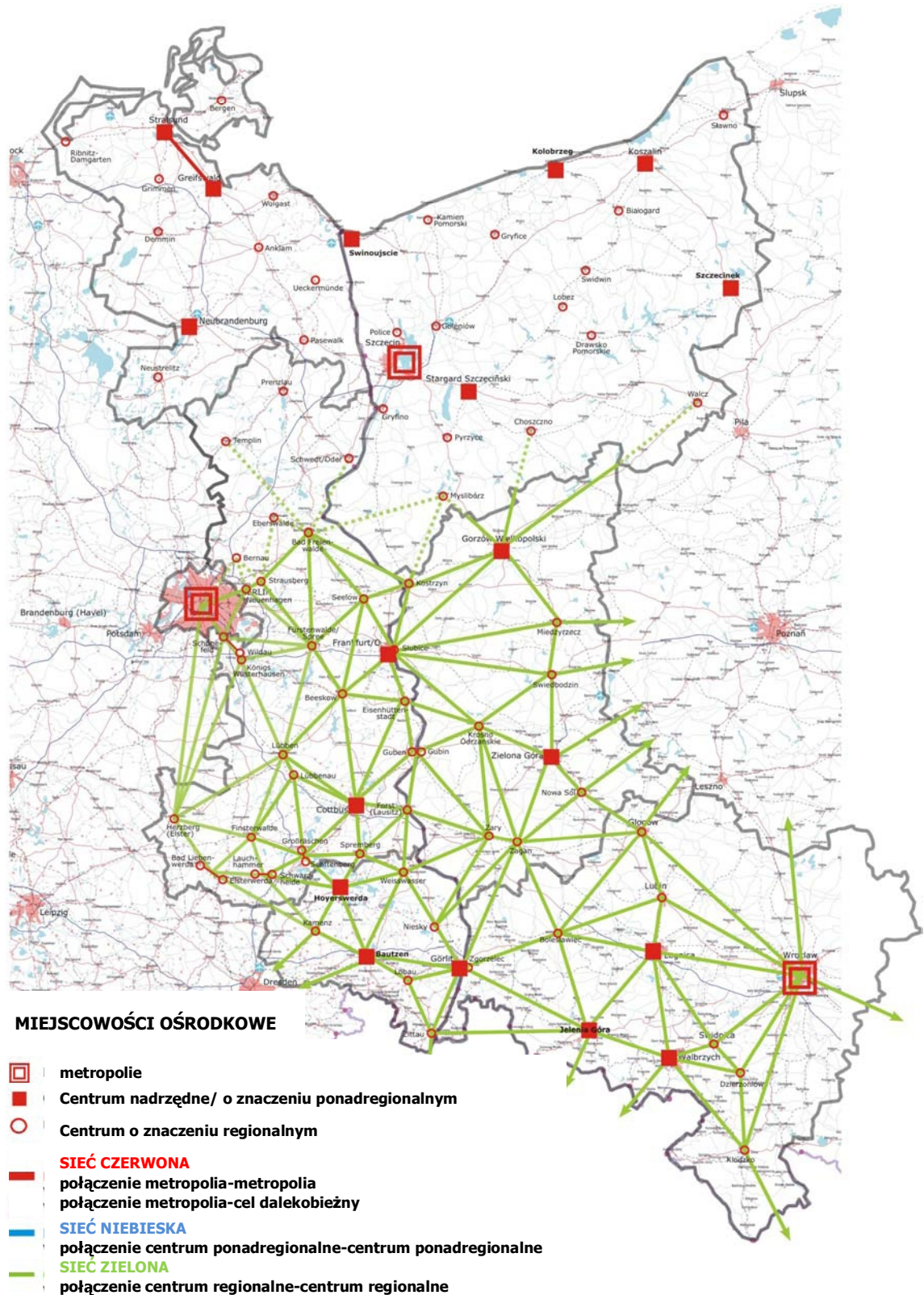


## Raport końcowy – Zadania 1 do 4



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 52: Przedstawienie sieci niebieskiej – Obszar południowy [źródło: własne]





**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****7.4 Jakościowa ocena projektów**

Przyporządkowanie projektów z puli projektów poziomom hierarchii sieciowej

Ocena JAKOŚCIOWA

Projekty z puli projektów zostały następnie każdorazowo przyporządkowane poziomom hierarchii sieciowej (p. załącznik A1). W celu ustalenia orientacyjnej listy priorytetów poszczególnych działań, drugi krok roboczy polegał na ocenie wkładu poszczególnych projektów w poprawę osiągalności. Ponieważ w tym zakresie nie prowadzono szczegółowych badań jak w przypadku obszaru Euroregionu Pomerania, ocena oddziaływania projektu odbyła się na podstawie jakościowej. Oceny tej jednak można dokonać w sposób sensowny tylko w przypadku projektów, dla których dostępne były bliższe informacje na temat samych projektów, t.j. dla wszystkich projektów opisanych bliżej w kartach projektów (p. załącznik A2). Projekty, które tam nie są ujęte, nie mogą być poddane takiej ocenie jakościowej.

Harmonizacja z wynikami z Euroregionów Viadrina i Sprewa-Nysa-Bóbr nieodzowna

Z punktu widzenia opracowywania projektu nieodzowne jest zharmonizowanie z koncepcjami komunikacyjnymi, w celu harmonizacji tej oceny jakościowej na ogólnym poziomie skali ze szczegółowymi wynikami badań.

Ocena następuje w trzech kategoriach:

Tabela 31:  
Kryteria oceniania

<b>WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI</b>	<b>KRYTERIA OCENY</b>
<p><b>bardzo duży</b></p> <p>Projekty, które mają na celu znaczne podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym znaczne zmniejszenie czasu podróży</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty mające na celu modernizację np. dwupasmostowych jezdnii do przekroju czteropasmostowego z bezkolizyjnymi punktami węzłowymi</li> <li>▪ Projekty prowadzące do znacznego podwyższenia prędkości podróżnej na kolei</li> <li>▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice</li> <li>▪ Projekty znacznie zmniejszające długie objazdy</li> <li>▪ Projekty znacznie poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu</li> <li>▪ Wysoki stopień wsparcia celów gospodarki przestrzennej</li> <li>▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia</li> <li>▪ Realność realizacji</li> <li>▪ Stan planowania</li> </ul>
<p><b>duży</b></p> <p>Projekty, które mają na celu podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym zmniejszenie czasu podróży</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty odciążające miasta/miejscowości od długich przejazdów poprzez obwodnice</li> <li>▪ Projekty prowadzące do podwyższenia prędkości podróżnej na kolei</li> <li>▪ Projekty poprawiające połączenie z ważnymi punktami lokalizacji przemysłu</li> <li>▪ Projekty, które dzięki nowym przejściom granicznym poprawiają osiągalność w bezpośrednim obszarze granicznym</li> <li>▪ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia</li> <li>▪ Realność realizacji</li> <li>▪ Stan planowania</li> </ul>
<p><b>średni</b></p> <p>Projekty, które mają na celu średnie podwyższenie prędkości podróżnej a tym samym lekkie zmniejszenie czasu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty skierowane w sposób priorytetowy na ruch pieszych i rowerzystów</li> <li>▪ Projekty mające na celu np. rozbudowę krótkich odcinków dojazdowych do ponadregionalnych tras</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

<b>WKŁAD W POPRAWĘ OSIĄGALNOŚCI</b>	<b>KRYTERIA OCENY</b>
podróży	komunikacyjnych ■ Projekty będące konkurencją dla już istniejących, dobrze rozbudowanych dróg komunikacyjnych ■ Kwalifikuje się do uzyskania wsparcia ■ Realność realizacji ■ Stan planowania

Zharmonizowanie z koncepcjami komunikacyjnymi Euroregionów Viadrina i Sprewa-Nysa-Bóbr sensowne i konieczne

W celu kompleksowego ujęcia obrazu na potrzeby DPERON – przynajmniej dla obszarów Euroregionów Viadrina i Sprewa-Nysa-Bóbr-, zharmonizowanie z każdorazowo opracowywanymi koncepcjami komunikacyjnymi tych obszarów jest sensowne i konieczne.

Z takiego sposobu postępowania wynikają następujące rezultaty:

**SIEĆ CZERWONA**

- Wszelkie projekty „czerwonej sieci” w bardzo dużym stopniu przyczyniają się do poprawy osiągalności w DPERON. Projekty te powinny cieszyć się najwyższym priorytetem w trakcie dalszego rozwoju DPERON.
- W szczególności modernizacja drogi ekspresowej S3 ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę w kierunku Legnicy i do granicy państwa poskutkuje znaczną poprawą osiągalności w DPERON, tym bardziej że po polskiej stronie tego efektywnego połączenia na linii północ-południe dotychczas brakowało.
- Modernizacja drogi ekspresowej S6 ze Szczecina w kierunku Gdańska przyniesie podobny efekt. Przyczyni się ona do znacznej poprawy połączenia komunikacyjnego obszaru granicznego na linii wschód-zachód. Kontynuacja poprzez drogę BAB11 lub BAB 20 zapewni połączenie w kierunku Stralsundu, Rostocku i Hamburga.
- Budowa zachodniej obwodnicy Szczecina kontynuuje rozwój trasy wschód-zachód do A-6/A11. Modernizacja BAB11 od AD Uckermark do granicy między krajami związkowymi Brandenburgia – Meklemburgia-Pomorze Przednie pozwoli dopełnić połączenie wschód-zachód.
- Kolejne ważne połączenie komunikacyjne na linii wschód-zachód powstanie wraz z modernizacją drogi A-2 ze Świecka do Nowego Tomysła. Dalej w kierunku na południe znaczenie będzie miała modernizacja drogi A-4 po polskiej stronie od Zgorzelca w kierunku Legnicy.
- Rozbudowa autostrady A18 od granicy w Forst/Olszynie (BAB 15) do Bolesławca uzupełni ważny brakujący odcinek w relacji Berlin-Cottbus-Wrocław.
- Na kolei bardzo wysoki priorytet ma modernizacja odcinka z Berlina przez Angermünde do granicy. Ponadto połączenia kolejowe ze Szczecina do Poznania i ze Szczecina przez Kostrzyn i Rzepin do Wrocławia w bardzo dużym stopniu przyczynią się do poprawy osiągalności na obszarze granicznym.
- Wraz z modernizacją linii (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow-Szczecin do prędkości 120 km/h, osiągalność między centrum o znaczeniu ponadregionalnym Neubrandenburgiem a metropolią Szczecinem ulegnie znacznej poprawie. Inwestycja ta nie jest zawarta w Federalnym Planie









**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

połączone z ośrodkami lokalizacji przemysłu takimi jak Myślibórz, Dębno i Pyrzyce.

- Podobny efekt można osiągnąć dzięki budowie dróg B158n/B167 z Bad Freienwalde przez granicę polsko-niemiecką. Także tu nastąpić może poprawa połączenia z ośrodkami lokalizacji przemysłu takimi jak Eberswalde, Bad Freienwalde, Myślibórz, Dębno i Pyrzyce.

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS		RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BETRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICH-BARKEIT <sup>1)</sup>			ZUORDNUNG	ANMERKUNGEN	
				in Umsetzungs-planungen bis 2013	in Umsetzungs-planungen nach 2013	D	PL	Grenze			hoch	mittel	gering			SEHR HOCH
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X				X				X	X		
41	B	B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X			X	X				X	X	X	Schlüsselfaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EHK
112	B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP		X	X	X					X	X	X	Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
113	B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP		X	X	X					X	X	X	Raumordnungs-Antragskonferenz ist erfolgt
129	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	S	BVWP									X	X		Derzeit bestehen unterschiedliche Positionen auf deutscher und polnischer Seite zu diesem Projekt
136	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
146	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP		X				X			X		X	
152	B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
158	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV		X	X			X			X			
159	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
160	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
161	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
162	B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederoderwitz	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
163	B	B178: Abs. Niederoderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
164	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X		X	X	X				X	X		
223	L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV			X						X		X	
291	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ			X	X	X				X			X
292	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ			X	X	X				X			X
293	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	S	KGÜ			X	X	X				X			s. Nr. 227 und 263
294	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ			X	X	X				X			X
296	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ			X		X				X			X
302	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ	X		X	X					X			X

Tabela 36: Zestawienie projektów „zielonej sieci”, o dużym wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

- Projekty „zielonej sieci” wnoszące średni wkład w poprawę osiągalności na obszarze granicznym to głównie konstrukcje mostów przez Odrę i Nysę dla ruchu pieszych i rowerzystów, które przede wszystkim są wykorzystywane w ruchu turystycznym. Projekty te wnoszą znacznie większy wkład w rozwój regionów turystycznych niż w poprawę faktycznej osiągalności.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

NR.	BEZEICHNUNG	VERKEHRS-TRÄGER	QUELLE	STATUS			RAUM BEZUG			PRIORITÄT VORHABENS-TRÄGER	ZUORDNUNG NETZ-HIERARCHIE	BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT <sup>1)</sup>	ZUORDNUNG					ANMERKUNGEN																					
				in Umzeichnung	in Investitionsplanungen bis 2013	in Investitionsplanungen nach 2013	Distrikt	Land	Staat				grenze	hoch	mittel	gering	ROTES NETZ		BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS	SEHR HOCH	HOCH	MITTEL	Bedarfsplan Bundesstraßen - Programm zur Erneuerung des Bundesstraßenverkehrsnetzes	weitere Bedarf	Pläne der Länder	Prioritätenliste Grenzstraßen	Planungen/Vorstellung der Regierungen und Kommunen										
228	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X			X	X								X																			s. Nr. 263			
229	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV				X	X								X																						
280	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X						X																				vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
281	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X			X	X	X	X						X																				vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
282	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X			X	X	X	X						X																				Realisierung nach Vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen, vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
283	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X			X	X	X	X						X																				vorrangig zu befördern gem. Prioritätenliste		
286	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)	S	LSBP-BB	X			X	(X)	X							X																				gem. Landesstraßenbedarfsplan in den weiteren Bedarf eingestuft		
298	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	S	KGÜ	X			X	X								X																				X		
299	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	S	KGÜ	X			X	X								X																					X	
300	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	S	KGÜ	X			X	X								X																					X	
301	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X			X	X								X																					X	
303	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	S	KGÜ	X			X	X								X																					X	
304	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turoszow	S	KGÜ	X			X	X								X																						X
305	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turoszow („Aschebrücke“)	S	KGÜ	X			X	X								X																						X
306	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	S	KGÜ	X			X	X								X																						X
307	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatieweg“)	S	KGÜ	X			X	X								X																						X
308	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Boatvnia	S	KGÜ	X			X	X	X	X						X																						X

Tabela 37: Zestawienie projektów „zielonej sieci”, o średnim wkładzie w poprawę osiągalności w DPERON

Ustalenie priorytetów jako podstawa do dyskusji dalszego procesu DPERON

Za pomocą tych rozważań o hierarchiach sieci i stworzonych priorytetach, u podstaw których każdorazowo znajduje się wkład poszczególnych projektów w poprawę osiągalności, wszystkie rozpatrywane i szczegółowo zbadane w kartach projektów projekty infrastruktury komunikacyjnej w kontekście rozwoju DPERON zostały ujęte w jeden schemat rankingów i kolejności. Rozważania te stanowią podstawę do dyskusji dla dalszej transgranicznej konfrontacji z priorytetami w ramach dalszego procesu DPERON.

Systematyczna kontynuacja, przekształcenie aktualizacji w monitoring

W perspektywie pula projektów ma być systematycznie kontynuowana i aktualizowana, a wymienione projekty mają podlegać procesowi prioryzacji w regularnych odstępach w transgranicznym uzgodnieniu. Tylko dzięki temu systematycznemu monitoringowi można wymieniać się aktualnymi informacjami i przeprowadzać wspólną, uzgodnioną na poziomie transgranicznym prioryzację projektów.

## 7.5 „Missing Links” w DPERON

po realizacji projektu pozostaje zaledwie niewiele brakujących punktów

Zestawienie i analiza różnych projektów infrastruktury transportowej wykazały, że mimo mnogości różnorodnych projektów w sieci komunikacyjnej pozostają tzw. brakujące ogniwa – „missing links”, którymi dotąd nigdy nie zajmowano się w formie projektu. Liczba wymienionych projektów pozwala już przypuszczać, że w sieci komunikacyjnej DPERON nie pozostanie wiele dużych, oczywistych brakujących ogniw, jeżeli założymy realizację wymienionych projektów.

W poniższej tabeli zestawiono „missing links” wg opinii autorów raportu:

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 38:  
prezentacja „missing links” w  
DPERON

<b>RODZAJ SZLAKU KOM.</b>	<b>KRÓTKI OPIS</b>
<b>droga</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dalsze uzgodnienie przebiegu trasy obejścia drogowego Szczecina w celu wyprowadzenia następstw dla połączenia i ew. wymaganej modernizacji B104 (Linken) wzgl. L28 (Hintersee)</li> <li>▪ przy otwarciu przejścia granicznego Hintersee: modernizacja drogi L28 od Eggesin do granicy polsko-niemieckiej</li> </ul>
<b>kolej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ modernizacja linii kolejowej z Tantow do Szczecina, do dwutorowej, zelektryfikowanej, prędkość szlakowa 160 km/h</li> </ul>
<b>infrastruktura turystyczna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ponadgraniczne i tematyczne połączenie infrastruktury turystycznej w sieć</li> <li>▪ poprawa jakości sieci szlaków</li> <li>▪ poprawa jakości infrastruktury towarzyszącej</li> </ul>
<b>organizacja ruchu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ opracowanie i realizacja koncepcji poprawy uzgadniania rozkładów jazdy w kolejowych przewozach pasażerskich (sensownie dla poszczególnych regionów)</li> <li>▪ pozostałe deficyty w interoperatywności</li> </ul>

brak istotnych punktów  
brakujących w komunikacji  
drogowej

Brakujące połączenia drogowe, wzgl. mosty graniczne dla indywidualnych przewozów samochodowych nie zostały rozpoznane – z wyjątkiem wymienionych w tab. 38. Istniejące sieci dróg są, o ile zostaną uzupełnione przez liczne wymienione projekty, tak gęsto splecione, że nie pozostają żadne istotne punkty brakujące.

## 8 Zalecane działania

DPERON jako proces ...

DPERON należy w całej jego złożoności rozumieć jako proces. Z pomocą przedłożonych badań miejsce ma **pierwszy – zasadniczy – etap roboczy** zmierzający do całościowego ujęcia całego obszaru przygranicznego i będzie musiało po nim nastąpić wiele kolejnych etapów roboczych, by doszło do zrośnięcia w jeden obszar gospodarczy i jeden obszar życia.

... początek został zrobiony i należy go konsekwentnie kontynuować

Dotychczasowy – stosunkowo krótki – proces DPERON ukazał wyraźnie, po swej „ciężkiej” fazie początkowej, **rosnące zainteresowanie gmin i samorządów, powiatów i administracji krajowych**. Zwłaszcza w wyniku imprez organizowanych we wrześniu w Szczecinie i w listopadzie w Greifswaldzie udało się zainteresować projektem wielu zwolenników. W procesie tym występowały i występują nadal konflikty. **Konflikty i nastawione na dialog ich rozwiązania** należą do procesu, w którym należy ustalić priorytety.

Celem kontynuacji procesu DPERON musi być teraz wspieranie i wiązanie tej gotowości do współdziałania i pojawiającej się akceptacji. W odniesieniu do całego obszaru przygranicznego istnieje wiele kwestii, które powinny zostać rozwiązane wspólnie za obustronna zgodą. Proces DPERON podlega – ze względu na „narosłe” różnice kulturowe i gospodarcze - szczególnemu wsparciu przez jeszcze długi okres.

Zwłaszcza zebranie licznych, zróżnicowanych projektów dotyczących infrastruktury transportowej na poziomie gmin i powiatów będzie ważnym elementem kontynuacji procesu DPERON. Pewną ilość takich projektów zgłoszono i ujęto już w niniejszym raporcie w odniesieniu do obszaru Euroregionu Pomerania. Jednocześnie analogiczne badania przeprowadzono w odniesieniu do euroregionów PRO EUROPA VIADRINA oraz SPREWA-NYSA-BÓBR. Projekty te stanowią jednakże tylko wycinek wszystkich projektów na tym szczeblu samorządów. Ich ujęcie wynika z aktywnego zgłoszenia tych projektów w fazie partycypacji partnerów regionalnych. W kartach projektów (patrz załącznik A2) udokumentowano te projekty, które przyczynią się do poprawy dostępności komunikacyjnej w DPERON, które wyszły już ze stadium idei, tzn. są już trwale umieszczone w planach inwestycyjnych i istnieją już konkretne dokumenty planistyczne je opisujące. Tylko w przypadku takich projektów zapewniona była wystarczająca ilość informacji do karty projektu.

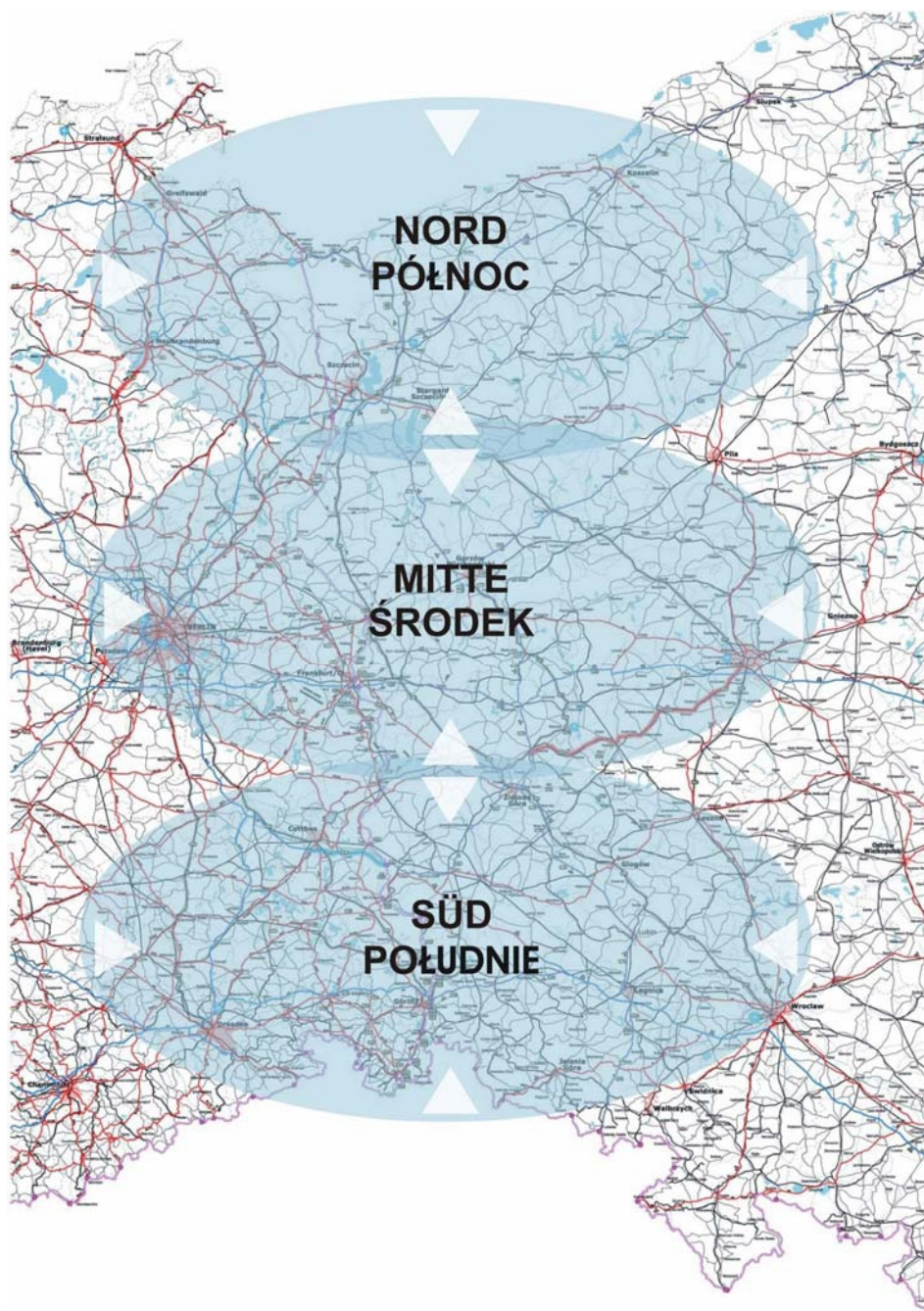
Następnie na podstawie czterech pól działania podsumowano zalecane działania dla procesu DPERON:

- priorytetowe projekty infrastruktury transportowej
- komunikacja i ciągłość
- opracowanie „Masterplanu DPERON”
- kontrola efektów – ewaluacja - monitoring

## 8.1 Priorytetowe projekty infrastruktury transportowej

Przeanalizowane, częściowo bardzo różne projekty infrastruktury w obszarze DPERON można przyporządkować do trzech podstawowych obszarów. Mapa przedstawiona poniżej zawiera schematyczne rozgraniczenie tych podstawowych obszarów – strzałki wskazujące ponad tym rozgraniczeniem symbolizują ścisłe powiązania trzech obszarów w całym obszarze.

Ryc. 53:  
Schematyczna  
prezentacja trzech  
podstawowych  
obszarów DPERON  
[źródło: ilustracja  
własna]



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

W odniesieniu do wszystkich trzech obszarów częściowych obowiązują przedstawione poniżej zasadnicze stwierdzenia, posiadające również znaczenie dla całego obszaru:

- Mnogość wymienionych projektów infrastruktury transportowej (patrz pula projektów w zał. A1) ukazuje, że wszystkie istniejące luki w sieci mogą zostać przy pomocy tych projektów usunięte. **Gdyby zrealizowano wszystkie projekty cały obszar mógłby być uznany za komunikacyjnie bardzo dobrze wyposażony.** Do tego przed partnerami DPERON leży jednak długa droga, ponieważ realizacja wymienionych projektów wymaga daleko posuniętej zgody w zakresie priorytetów dla całego obszaru, potężnych środków finansowych oraz długofalowo zaplanowanego okresu realizacji aż do faktycznej finalizacji projektów.
- Istniejące obecnie różnice w **jakości komunikacji** między krajowymi i **transgranicznymi infrastrukturami transportowymi** muszą zostać usunięte w krótkim czasie. Połączenia krajowe wykazują dużo wyższe walory komunikacyjne niż relacje transgraniczne. Dla wspólnego rozwoju gospodarczego obszaru przygranicznego jest to jednak niezbędny warunek.
- Na tle rozwoju nastawionej proekologicznie „łagodnej” turystyki **kolejowe przewozy osobowe muszą ulec wyraźnemu wzmocnieniu.** Jakość transportu w kolejowych przewozach pasażerskich nie osiągnęła jeszcze standardów indywidualnej komunikacji samochodowej. Należy do tego także transgraniczny, ale również „krajowy” rozwój **atrakcyjnych ofert kolejowych przewozów pasażerskich:**
  - zwiększenie liczby pociągów, w szczególności na liniach transgranicznych
  - stworzenie transgranicznej sieci komunikacji autobusowej (obecnie istnieje tylko punktowo)
  - poprawa koordynacji rozkładów jazdy pociągów i komunikacji autobusowej
  - zintegrowany system informacji kolejowej i autobusowej (dwujęzyczny)
  - wspólne bilety, możliwe wszędzie do nabycia
  - wspólny system sprzedaży biletów (w EUR i PLN)
  - wykorzystanie nowoczesnych szynobusów (zestawów trakcyjnych) w transgranicznej komunikacji kolejowej w celu skrócenia czasu oczekiwania w strefie granicznej ze względu na wymianę lokomotyw a przez to uatrakcyjnienie całego połączenia
- Dotąd dyskutuje się w odniesieniu do obszaru przygranicznego przede wszystkim o modernizacji połączeń kolejowych do prędkości maksymalnej 160 km/h wzgl. realizuje się takie działania modernizacyjne w ramach projektów. W skali europejskiej na znaczeniu zyskiwały będą jednak **połączenia szybkobieżne (ICE).** Tutaj należało będzie przeprowadzić proces dyskusyjny konfrontujący się z tą tematyką, zwłaszcza w odniesieniu do połączeń metropolii („sieć czerwona”). Szczególnie w perspektywie otwierających się rynków pracy w Europie takie połączenia kolejowe będą odgrywać znaczącą rolę w rozwoju regionów.
- W celu skomunikowania **metropolii po polskiej stronie oraz ich zaplecza z portem lotniczym Berlin Brandenburg International (BBI)** szczególne znaczenie ma rozbudowa następujących połączeń kolejowych im kolejowych:
  - linia kolejowa Berlin - Angermünde - Szczecin
  - linia kolejowa Berlin - Frankfurt (Oder) - Poznań

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- linia kolejowa Berlin - Cottbus - Wrocław
- rozbudowa autostrady BAB 12 po stronie niemieckiej oraz A2 po stronie polskiej
- Zoptymalizowane osiągalności metropolii Szczecina ma szczególne znaczenie dla całego obszaru. Stworzenie „Pierścienia Szczecina” składającego się z zachodniego obejścia miasta z połączeniem z drogą ekspresową S3 i autostradą A6 będzie stanowiło zwłaszcza dla północnej części obszaru podstawowego Euroregionu Pomerania bardzo ważny wkład w poprawę osiągalności. Wraz z połączeniem „pierścienia Szczecina” z autostradami A11/A20, modernizacją drogi S6 w kierunku Koszalina i S10 w kierunku Bydgoszczy cały obszar odczuje znaczną poprawę komunikacyjnej funkcji punktu węzłowego.
- **W kierunku północ-południe** istnieje wystarczająca liczba szlaków transportowych zarówno dla kolejowej komunikacji pasażerskiej, jak i dla indywidualnego ruchu samochodowego, która po realizacji wspólnych projektów stanowić będzie bardzo dobrą bazę. **Relacje wschód-zachód** nie są obecnie jeszcze wykształcone w wystarczającym stopniu. Część przewidywanych projektów infrastruktury transportowej będzie jednak stanowić ważny wkład w ten rozwój (np. modernizacja drogi S6 ze Szczecina w kierunku Gdańska i budowa autostrady A-2 od Świecka do Nowego Tomyśla).
- Dalszy rozwój **drabinki połączeń północ-południe** za pomocą **efektywnych „szczepi”** ma ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarczego obszaru DPERON także w związku z trwającymi **w skali europejskiej** działaniami **umacniającymi oś północ-południe**. Oczekiwany wzmożony ruch na osi północ-południe przez Rostock, Mukran/Sassnitz i Szczecin stwarza potencjały gospodarcze i zatrudnienia m.in. w logistyce i uszlachetnianiu.
- Wraz z przystąpieniem Polski do strefy Schengen zniesione zostały na granicy polsko-niemieckiej kontrole graniczne. W związku z tym istniejące obiekty odpraw granicznych nie spełniają już żadnej funkcji. W stosunku do nich wynika kwestia ich możliwego wykorzystania, względnie rozbiórki. Te kwestie związane z możliwym wykorzystaniem lub sposobem postępowania z nie potrzebnymi już obiektami odpraw granicznych powinny zostać przedyskutowane w DPERON i stać się ewentualnie przedmiotem pogłębionych badań.
- Obecny brak lub słabość interoperacyjności będzie spowalniała rozwój transportu kolejowego, jeśli zmiany te nie będą forsowane równolegle do modernizacji i rozbudowy infrastruktury.  
**Pozostałe deficyty interoperacyjności:** obecne deficyty istnieją przede wszystkim w dziedzinie sterowania i bezpieczeństwa szlaków kolejowych. Patrząc długoterminowo różne systemy zasilania będą poważnie wpływać na ograniczenie interoperacyjności. Przewidziana modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej również nie znieśli tej przeszkody. Konieczne są tu średnio- i długoterminowo rozwiązania, które już dziś są na różnych szczepiach dyskutowane i przygotowywane do wdrożenia.
- W centrum zainteresowania w związku z poprawą walorów komunikacyjnych znaleźć się musi zwłaszcza **wzmocnienie centrów turystycznych i gospodarczych**.
- W szczególności w przypadku tych projektów infrastrukturalnych, które będą powstawać bezpośrednio na granicy, konieczna jest **„synchronizacja w**

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

**czasie**". To powinno gwarantować, że projekty te – przy założeniu zgody co do ustalonych priorytetów – będą tak realizowane w czasie, iż będą się wzajemnie uzupełniać. Dotyczy to szczególnie tych projektów, które mając bezpośredni styk z granicą, składają się z „części” po obu stronach granicy. Jako przykład może tu służyć projekt nr 136 „Połączenie drogowe B246/B112 z nowym przejściem przez granicę na północ od Eisenhüttenstadt”. Brak określenia ostatecznego wariantu lokalizacji nowej drogi warunkuje rozpoczęcie koniecznych prac modernizacyjnych w sieci dróg po polskiej stronie. Wybór trasy przebiegu drogi zależy od uwarunkowań przestrzennych (ochrona przyrody i środowiska, kwestie własnościowe, koszty) po obu stronach granicy. Dla wyjaśnienia tych spraw w uzgodnieniu realizowana jest procedura przestrzenno-planistyczna – długotrwały proces planistyczny, który jednakże w obszarze bezpośrednio przygranicznym jest nieodzowny. Wytycza on ścieżki realizacyjne dla projektów o podobnym charakterze. Ponadto można wymienić następujące projekty:

- Rozbudowa linii kolejowej Passow - Szczecin: powinna zostać zrealizowana w czasie zbliżonym do rozbudowy linii Berlin – Angermünde, aby osiągnąć pełen skutek inwestycji.
- W dalszym procesie planowania obejścia miasta Kostrzyna konieczne będą ciągłe uzgodnienia transgraniczne w celu zidentyfikowania najlepszego przebiegu trasy dla obu stron. Procesy uzgodnień obecnie trwają.
- Nie można w obecnej chwili wymienić dalszych projektów wymagających czasowej synchronizacji. Wynika to m.in. ze stosunkowo ogólnych danych o czasie realizacji poszczególnych projektów (np. terminy „do 2013 r.” lub „po 2013 r.”) W takich okresach „dużo może się wydarzyć”, ale trudno mówić z dzisiejszej perspektywy o „missing link” w zakresie czasowej synchronizacji. Dodatkowo duża część projektów znajduje się w „fazie idei”, w której niemożliwe jest określenie dokładnego terminu realizacji. Na koniec wiele projektów już „same” mogą wykazywać swoje oddziaływanie, tak iż nie występuje konieczność ich synchronizacji w czasie z innymi projektami.

Dla trzech wymienionych podstawowych obszarów DPERON można wskazać następujące projekty infrastrukturalne, których realizacja ma duże znaczenie dla całego obszaru.

**PÓŁNOC**

- Budowa „**Pierścienia wokół Szczecina**” składającego się z zachodniego obejścia drogowego Szczecina z połączeniem z drogą B104 oraz rozbudowy drogi ekspresowej S6 ze Szczecina w kierunku Gdańska – w kombinacji z zachodnim obejściem drogowym stworzyłaby dogodne **przepustowe połączenie Wschód-Zachód** w północnej części obszaru DPERON, którego obecnie brakuje. Połączenie to stanowiłoby jako autostrada nadbałtycka („Via Hanseatica”<sup>6</sup>) w sensie przedłużenia Autostrady A20 z obszaru Hamburga/Lubeki przez obszar metropolitalny Szczecina do Gdańska ważny wkład w poprawę osiągalności komunikacyjnej w obszarze północnym.

<sup>6</sup> „Via Hanseatica” była przedmiotem opracowania w ramach projektu INTERREG III South Baltic Arc.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Budowa czteropasmowej **drogi S3** ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę w kierunku Legnicy (i dalej do granicy czeskiej) utworzy ważną oś północ-południe w obszarze DPERON. Z ewentualnym nowym połączeniem w rejonie Schwedt jako ważnym odcinkiem pomiędzy A11/A20 a drogą S3 można by poprawić połączenie Wschód-Zachód w tym obszarze. Ponadto S3 posiada również znaczenie transnarodowe stanowiąc istotny fragment europejskiej trasy E65 z Malmö w Szwecji do Chaniá na Krecie.
- Pilnie konieczna **modernizacja A11** na odcinku od węzła Kreuz Uckermark do granicy między krajami związkowymi Brandenburgia i Meklemburgia-Pomorze Przednie będzie istotną cegiełką połączenia autostradowego Berlina ze Szczecinem. Ten stosunkowo krótki odcinek – w porównaniu z całkowitą długością A11/A6 powoduje największe straty czasu na tej relacji, tym bardziej kiedy po przystąpieniu Polski do Strefy Schengen nie ma kontroli granicznych.
- Po Polskiej stronie **budowa drogi S10** ze Szczecina w kierunku Bydgoszczy z licznymi obejściami miejscowości poprawi połączenie Szczecin-Warszawa.
- **Linia kolejowa Berlin-Angermünde** oraz dalej do granicy z Polską, w szczególności dalsza trasa między Passow a Szczecinem oceniana jest obecnie jako istotny problem. Przebudowa odcinka pomiędzy Passow a Szczecinem nie jest jeszcze zapisana w planach inwestycji strony polskiej. Odcinek ten jest jednym z ustalonych w ramach projektu brakujących ogniów „missing link”. Wymienić należy jednakże pierwsze działania po polskiej stronie w celu podniesienia prędkości jazdy pociągów poprzez budowę przejazdów kolejowych z zaporami.
- Modernizacja **linii kolejowej Berlin-Pasewalk-Stralsund** przyczyni się do lepszej osiągalności komunikacyjnej celów turystycznych na wybrzeżu Bałtyku. Poprzez rozbudowę linii kolejowej z Ducherow do Ahlbeck (i ewentualnie dalej na obszarze Polski) istniałaby możliwość zoptymalizowania połączenia na relacji Berlin-turystyczne cele na wybrzeżu Bałtyku. Zwłaszcza w przypadku **połączenia z Uznamu** w kierunku Berlina badania wykazały, że **alternatywne poprowadzenie trasy przez Szczecin** może przyczynić się do wyraźnej poprawy walorów komunikacyjnych i osiągalności. Poprzez tę alternatywną trasę można byłoby o wiele lepiej połączyć lotnisko w **Goleniowie** z siecią kolejową a w połączeniu z planowanym połączeniem tunelem między Wolinem a Świnoujściem zapewnione byłoby połączenie w kierunku wyspy Uznam. To alternatywne połączenie powinno zostać bliżej zbadane w dalszym procesie DPERON, także pod względem jego wykonalności. Ze wspólnie i ponadgranicznie prowadzonego opracowania tej trasy mogą wyniknąć nowe impulsy do współpracy a wrażliwość na wspólnie prowadzone procesy planistyczne może zostać wyraźnie podniesiona. W ramach dalszych badań tych wariantów połączeń należałoby przeprowadzić np. studia wykonalności czy analizy stosunku kosztów do korzyści dla obu wariantów. Uwzględnić należałoby studium wykonalności tunelu pod Świną w Świnoujściu, które mogłoby być opracowane np. w nawiązaniu do procedury i doświadczeń z eksploatacji tunelu pod Warnow w Rostocku.
- **Obejście drogowe miasta Schwedt nad Odrą** z potencjalną budową nowego **mostu granicznego** poprawiłoby połączenie tego regionalnego centrum wzrostu z takimi ośrodkami gospodarczymi jak Myślibórz, Dębno i Pyrzyce. Takie same efekty mogłyby zostać osiągnięte poprzez **budowę B158n/B167** z Bad Freienwalde z połączeniem przez granicę polsko-niemiecką. Obecnie przejście to dopuszczone jest jedynie do ruchu osobowego.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Na obszarze Euroregionu Pomerania wymienić należy modernizację **połączenia kolejowego z Saßnitz przez Bergen w kierunku Stralsundu** wzgl. **modernizację B96n do A20**, która będzie nabierać na znaczeniu w obszarze przygranicznym w związku z rosnącą rolą portów morskich i wybudowanym mostem na Rugię . Dalej na południe ważna byłaby poprawa **połączenia ośrodka gospodarczego Neubrandenbura z BAB20**.
- W zakresie **połączeń szlaków turystycznych** główne znaczenie mają nowe przeprawy przez Odrę w obszarach Friedrichsthal-Widuchowa, Stolpe-Bielinek oraz Rieth-Nowe Warpno. Należałoby przy tym sprawdzić, w jakim zakresie wykonalne i możliwe do sfinansowania są mosty lub połączenia promowe. Ponadto znaczenie dla rozwoju obszaru przygranicznego ma silniejsze **tematyczne i przestrzenne powiązanie w sieć szlaków turystycznych** (połączone ze wspólnym marketingiem itp.) wzdłuż **wybrzeża Bałtyku** i Parku Narodowego/Krajobrazowego Dolina Dolnej Odry. Międzynarodowy Szlak Bałtycki R-10, szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego, polski szlak rowerowy ZS-10 „Zielona Odra” przebiegający równoległe do Odrzańsko-Nyskiego Szlaku Rowerowego oraz planowany szlak rowerowy „Trasa Tysiąca Jezior” mogą stanowić wkład w optymalizację sieci szlaków turystycznych. Niezbędna będzie przy tym towarzysząca kwalifikacja infrastruktury turystycznej (jakość szlaków, pobyt i gastronomia, serwis).

**ŚRODEK**

- W środkowym obszarze podstawowym na agendzie znajduje się z bardzo wysokim priorytetem budowa **Autostrady A2** na odcinku od Świecka do Nowego Tomysła jako nowoczesne, przepustowe przedłużenie BAB12 w kierunku wschodnim. Dzięki temu zostanie stworzone dobre połączenie autostradowe między **Berlinem** a **Poznaniem**. Zniesienie kontroli granicznych oznacza likwidację jednego z istotnych „wąskich gardeł” na tej trasie, ponieważ dotychczasowe kolejki pojazdów na granicy znacząco ograniczały przepustowość tego połączenia drogowego.
- W południowej części środkowego obszaru podstawowego **połączenie na osi Wschód-Zachód** może zostać znacząco usprawnione poprzez poprawę połączenia **Cottbus - Zielona Góra** w wyniku modernizacji **dróg krajowych nr 12 i 27**. Również dalsze połączenie w kierunku na **Poznań** może dzięki temu ulec odczuwalnej poprawie.
- Połączenie pomiędzy **metropolią berlińską** a **Gorzowem Wlkp.** jako centrum o znaczeniu ponadregionalnym realizowane jest po niemieckiej stronie przez drogi federalne B1 i B5. Dyskutowana **rozbudowa drogi krajowej N22** z Kostrzyna n. Odrę do Gorzowa Wlkp. mogłaby przyczynić się do zdecydowanego podniesienia atrakcyjności tego połączenia. Znaczącą rolę odgrywać będzie przy tym również konieczne obejście Kostrzyna.
- Po skompletowaniu północnej części Trasy Odra-Łużyce z Frankfurtu n. Odrą w kierunku Eberswalde powstanie po niemieckiej stronie efektywne połączenie na osi Północ-Południe równoległe do granicy oraz drogi S3.
- Podniesienie przepustowości drogi federalnej B1/ drogi krajowej 22 w rejonie granicy w Kostrzynie (nowy most na Odrze w ciągu obejścia miejscowości, dopuszczenie samochodów ciężarowych) w celu osiągnięcia poprawy rozłożenia drogowych przewozów towarowych poprzez zaoferowanie tras alternatywnych (odciążenie drogi krajowej 31).

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Modernizacja połączenia drogowego Szczecin-Chojna/Myślibórz-Kostrzyn-Słubice (droga krajowa 31) w celu skrócenia czasu przejazdu między centrami i zapewnienia wyższego komfortu jazdy.
- Rozbudowa ważnej osi komunikacyjnej Gorzów Wlkp.-Wałcz-Chojnice-Elbląg (droga krajowa 22) do drogi ekspresowej S22 (trzy- lub czteropasmowej) w celu poprawy najkrótszego połączenia Środkowego obszaru DPERON z państwami bałtyckimi oraz Trójmiastem.
- Ważne połączenie po polskiej stronie – **linia kolejowa Szczecin-Poznań-Wrocław** będzie po modernizacji istotnym elementem sieci Inter-City.
- Dla połączenia kolejowego **Berlin-Poznań** zasadnicze znaczenie będzie miała modernizacja linii kolejowej **E20** na odcinku **Frankfurt-Rzepin**. Odcinek ten stanowi obecnie „wąskie gardło”, powodując znaczne wydłużenie czasu przejazdu. 26 lutego 2008 r. Polska i Niemcy podpisały umowę, zgodnie z którą ustalono łącznie 13 mostów kolejowych między oboma krajami, które w ciągu następnych lat mają zostać zmodernizowane bądź ponownie włączone do ruchu.
- Połączenie kolejowe na osi Wschód-Zachód z **Berlina** przez **Kostrzyn n. Odrą i Gorzów Wlkp.** oraz dalej w kierunku **Gdańska** zostanie znacznie usprawnione poprzez modernizację odcinka Kostrzyn-Krzyż Wielkopolski oraz zapewnienie akceptowalnej prędkości na odcinku granicznym Küstrin-Kietz-Kostrzyn (modernizacja mostu przez Odrę).
- Na osi Północ-Południe w zakresie kolei za najważniejszy projekt w Środkowym obszarze podstawowym zaklasyfikowano **rozbudowę linii kolejowej z Gorzowa Wlkp. do Zielonej Góry**.
- Poprzez modernizację linii kolejowej **Berlin-Drezno** do prędkości 200 km/h oraz rozbudowę linii **Berlin-Görlitz** z przedłużeniem w kierunku Wrocławia (obszar południowy) nastąpi zdecydowana poprawa połączenia obszarów metropolii **Berlina, Drezna i Wrocławia**.
- Modernizacja linii kolejowej 203 Tczew–Kostrzyn na odcinku Gorzów-Kostrzyn-Granica państwa”. Linia kolejowa 203 na stacji Kostrzyn łączy się poprzez swoje układy torowe z takimi liniami jak: nr 273 Wrocław Główny-Szczecin Główny, nr 430 Barnówko-Kostrzyn. Modernizacja tej linii wraz z modernizacją linii nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk oraz budową łącznicy kolejowej omijającej stację Czerwieńsk, przyczyni się do lepszej komunikacji pomiędzy Zieloną Górą a Gorzowem Wlkp., co jest zgodne z założeniami Strategii Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015.
- Modernizacja linii kolejowej między **Guben a Zieloną Górą** spełni również cel lepszego powiązania obszaru Cottbus z obszarem Zielonej Góry poprzez usprawnienie połączenia kolejowego.
- Transgraniczne **połączenie drogowe na północ od Eisenhüttenstadt** jest projektem stosunkowo mocno zaawansowanym. Kontynuacja wspólnej procedury zagospodarowania przestrzennego w celu ponadgranicznie uzgodnionego ustalenia przebiegu tego nowego połączenia drogowego jest również przedsięwzięciem priorytetowym w Środkowym obszarze podstawowym DPERON. Postępowanie zagospodarowania przestrzennego będzie miało również na celu określenie koniecznych działań infrastrukturalnych po polskiej stronie, aby w ten sposób stworzyć podstawy do czasowej synchronizacji projektu granicznego.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimoście i utworzenie Europejskiego Lotniska Cargo w Babimoście wpłynie na efektywność ruchu lotniczego na obszarze całej zachodniej Polski. Lotnisko w Babimoście stanowi zaplecze cargo i ruchu pasażerskiego dla lotnisk w Poznaniu, Wrocławiu i w Szczecinie.
- Kontynuacja dialogu planistycznego w obszarze Kostrzyn / Küstrin-Kietz w sprawie uzgodnienia przebiegu drogi B1 i obejścia Kostrzyna również uznawana jest priorytetową w Środkowym obszarze podstawowym. Te bezpośrednio przygraniczne plany oraz uzgodnienia planistyczne mają szczególne znaczenie i oddziałują na rozwój całego obszaru.
- W zakresie ruchu pieszego i rowerowego w Środkowym obszarze następujące przejścia graniczne/połączenia transgraniczne są priorytetowe dla rozwoju całego obszaru:
  - Ratzdorf-Kosarzyn
  - Neurüdnitz-Stara Rudnica
  - Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz
  - Theaterinsel Guben-Gubin
  - Zelz-Siedlec
  - Forst-Zasieki

Również w przypadku tych połączeń konieczne będzie zbadanie, czy w danym przypadku będzie mogła być zrealizowana przeprawa mostowa czy promowa.

**POŁUDNIE**

- W południowym obszarze podstawowym DPERON szczególne znaczenie ma usprawnienie połączenia na osi Wschód-Zachód poprzez **budowę autostrady A4** (na brakującym odcinku) od **Zgorzelca** w kierunku **Wrocławia**. Przyczyni się ona do istotnej poprawy połączenia aglomeracji **Drezna i Wrocławia**.
- Na osi Północ-Południe **budowa drogi S3** - odcinek południowy do Kamiennej Góry – przyczyni się w istotny sposób do poprawy osiągalności, w ciągu nowej drogi zaplanowano liczne obejścia miejscowości.
- Rozbudowa linii kolejowej z Berlina do Görlitz w obszarze Środkowym wiąże się bezpośrednio z przewidywaną rozbudową linii **Hoyerswerda-Horka-granica oraz po polskiej stronie modernizacją linii nr 295 na odcinku Węgliniec-Bielawa do granicy**, aby zapewnić szybkie połączenie kolejowe metropolii Berlina i Wrocławia.
- Następujące planowane przejścia graniczne dla ruchu samochodowego należy zaklasyfikować w południowym obszarze DPERON jako priorytetowe:
  - Krauschwitz - Łęknica
  - Lodenau - Sobolice
  - Deschka - Pieńsk
  - Görlitz - Zgorzelec
  - Görlitz - Koźlice
  - Ostritz Bahnhof - Krzewina
  - Hirschfelde - Turossów
  - Zittau Nord (B178) - Sieniawka

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- W zakresie ruchu pieszego i rowerowego w środkowym obszarze następujące planowane przejścia graniczne/połączenia transgraniczne mogą zostać zaklasyfikowane jako priorytetowe:
  - Bad Muskau-Łęknica „Most angielski”
  - Krauschwitz-Pechern - Przewóz Potok
  - Krauschwitz Klein Priebus - Przewóz Bucze
  - Rothenburg - Toporów
  - Deschka - Pieńsk
  - Görlitz - Zgorzelec
  - Ostritz Marienthal - Posada „Most klasztorny”
  - Hirschfelde Rosenthal - Turoszów
  - Hirschfelde - Turoszów „Aschebrücke”
  - Zittau - Porajów „Reißmühle”
  - Zittau - Porajów „Lusatiaweg”
  - Trójstyk - Dreiländerpunkt - Bod Trojzemi - Zittau – Bogatynia

### **ZASADNICZE UWAGI W SPRAWIE WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ – CAŁY OBSZAR**

zasadnicze rekomendacje

Dla tak wielkiej ilości zebranych projektów, które znajdują się w bardzo różnej fazie planowania i dyskusji, wydaje się niecelowym określanie istotnych rekomendacji dla każdego działania z osobna, nie przeprowadzwszy uprzednio hierarchizacji projektów (ustalenie stopnia priorytetowości). Określenie tego stopnia ważności jest konieczne dlatego, iż realizacja zidentyfikowanych w ramach projektu DPERON priorytetowych projektów infrastrukturalnych pociągałaby za sobą potężne nakłady finansowe. Koszty ich realizacji wielokrotnie przekraczałyby dostępne środki finansowe. Z tego powodu według opinii zespołu opracowujących powinno nastąpić **dalsze wspólne określenie priorytetów**.

Można sformułować następujące zasadnicze rekomendacje w zakresie transgranicznej współpracy:

- W związku z wartością inwestycji, jaką obejmują zebrane projekty, konieczna jest dalsza **hierarchizacja priorytetów**. Może to nastąpić z jednej strony za pomocą ilościowo podbudowanych modeli ruchu (patrz rozdział poniżej), z drugiej strony celowe i konieczne są uzgodnienia w ramach niezinstytucjonalizowanych struktur kooperacyjnych w obszarze DPERON.
- Kontynuacja **wzajemnej wymiany informacji („dialog planistyczny”)** o stanie zaawansowania planowania i realizacji różnych projektów.
- Wraz ze wspólnym ustaleniem konkretnych priorytetowych projektów kluczowych **grupy robocze do danych projektów** mogłyby – analogicznie do procesu wypracowania transgranicznego połączenia drogowego na północ od Eisenhüttenstadt – zająć się dogłębnym planistycznym rozpracowaniem poszczególnych przedsięwzięć.
- Planistyczne opracowanie będzie obejmować zależnie od zaawansowania danego projektu różne fazy/działania:
  - umieszczenie w odpowiednich **wieloletnich planach inwestycyjnych/ planach zapotrzebowania** po obu stronach granicy – o ile dotąd nie są w nich ujęte

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- opracowanie **studiów wykonalności** analizujących różne warianty lokalizacyjne, opracowanie analiz kosztów i korzyści, rozważenie różnych wariantów przebiegu tras z wypracowaniem wariantu preferowanego (np. dla połączenia tunelem między Wolinem a Uznamem w Świnoujściu, dla zachodniej obwodnicy Szczecina, która była już przedmiotem opracowania w projekcie „South-Baltic-Arc”, dla połączenia kolejowego z Berlina do Swinoujścia i Ahlbeck: przez Ducherow czy przez Szczecin)
- równolegle  **pogłębione analizy organizacji ruchu/komunikacji** (uzgodnienia rozkładów jazdy, wspólna sprzedaż biletów, itd.)
- wdrożenie **postępowania zagospodarowania przestrzennego**: w projektach bezpośrednio przecinających granicę stosowane będą transgraniczne procedury zagospodarowania przestrzennego a w projektach przyporządkowanych do jednego z krajów, postępowanie będzie realizowane wg procedur ustalonych w danym kraju. Integralną częścią przyjętych procedur będą oceny w zakresie ochrony środowiska i przyrody.

„hardware” i „software”  
znajdują się w bezpośredniej,  
wzajemnej zależności

Obok konkretnych zalecanych działań dotyczących twardych elementów infrastrukturalnych („hardware”) szczególne znaczenie w dalszym procesie DPERON mają zalecane działania odnoszące się do miękkih czynników współdziałania („Software”), (komunikacja i ciągłość).

## 8.2 Komunikacja i ciągłość

Deficyty informacyjne i  
komunikacyjne w DPERON

Praca przy projekcie DPERON wykazała wyraźne **deficyty w odniesieniu do ponadgranicznej komunikacji i uzgodnień**. Wynika to po pierwsze z różnych struktur administracyjnych i kompetencyjnych po obu stronach granicy, po drugie z odpowiedniej pozycji, którą zajmuje rozwój obszaru przygranicznego w skali każdego kraju. Ponieważ struktury te nie zmieniają się w przewidywalnym czasie, należy znaleźć i wdrożyć odpowiednie i niezawodne struktury komunikacji. Istotnym warunkiem tego jest fundament wzajemnego zaufania, wspólna wola rozwoju całego regionu. Jako pozytywny przykład można tu wymienić euroregiony, które w duchu „pracy u podstaw” przyczyniły się dotąd w znaczący sposób do wzmocnienia komunikacji.

rosnące zainteresowanie  
procesem DPERON na szczeblu  
samorządowym i regionalnym

Intencją projektu DPERON jest – poprzez ciągłą informację o projekcie – mobilizacja szczebla samorządowego do opracowania **pomysłów i planów na okres programowy 2007-2013**. Ukazuje to wyraźnie, że istnieje silna „wspólna wola” rozwoju obszaru przygranicznego. Ponadto można było zauważyć, iż wiele istniejących, częściowo bardzo różnych form kooperacji, mimo udanej współpracy nieco „pomija” całościową analizę obszaru przygranicznego. Projekt DPERON może stać się ważnym elementem na rzecz tej analizy, obejmującej cały obszar.

zmienione warunki ramowe  
wymagają aktualizacji  
strategicznych opracowań  
planistycznych

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r. spowodowało m.in. konieczność **aktualizacji strategicznych dokumentów planistycznych** ze względu na zmienionych warunków ramowych. Ten proces aktualizacji ma obecnie miejsce, tak więc prace projektu DPERON krzyżują się z tymi ważnymi pracami. W tym zakresie celowa i niezbędna będzie z pewnością weryfikacja



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

poczynionych stwierdzeń i priorytetów projektu po przedłożeniu zaktualizowanych strategicznych opracowań planistycznych.

różnice w strukturach kompetencyjno-decyzyjnych jeszcze nie przewyżczone

Obok deficytów w komunikacji i informacji przeprowadzenie ponadgranicznych uzgodnień utrudniały zróżnicowane struktury i kompetencje. Po **stronie niemieckiej "wiedza" jest bardziej scentralizowana**, kompetencje dotyczące autostrad, dróg federalnych i krajowych znajdują się w rękach zarządów budowy dróg krajów związkowych. Po stronie polskiej kompetencje w zakresie autostrad, dróg ekspresowych i krajowych należą do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, natomiast dla dróg wojewódzkich do odpowiednich zarządów dróg wojewódzkich.

różna ranga dokumentów planistycznych

Różna ranga poszczególnych dokumentów i horyzontów planistycznych stanowi wciąż przeszkodę we współpracy transgranicznej. Po stronie niemieckiej Federalny Plan Szlaków Transportowych wraz z odpowiednimi programami inwestycyjnymi tworzy trwałą podstawę, po stronie polskiej podzielone są między szczeble Dyrekcji Generalnej (autostrady, drogi ekspresowe, drogi krajowe), samorządu województwa (drogi wojewódzkie) oraz samorządu powiatów i gmin (drogi powiatowe i gminne). Stąd dla pozyskania aktualnych informacji po polskiej stronie wynika konieczność składania zapytań bezpośrednio na wszystkich szczeblach, a w odpowiedzi otrzymywania raczej z ociąganiem informacji na temat planów, które nie są jeszcze zapisane w zatwierdzonych dokumentach.

rosnące znaczenie pracy we wspólnych gremiach – znaczenie komunikacji społecznej

W związku z tym wzrastać będzie w przyszłości znaczenie wspólnych gremiów (komisji międzyrządowej, komisji, grup roboczych). Badania w trakcie projektu pokazały, że wyniki tych wspólnych gremiów pozostają „wiedzą tajemną”, publiczny dostęp do nich przez Internet lub też w innej formie jest prawie niemożliwy. Dla przyszłego rozwoju wspólnego obszaru przygranicznego właśnie te ważne informacje i ich odpowiednie komunikowanie mają szczególne znaczenie.

Prace w ramach DPERON pokazały wyraźnie, że stałe wspólne gremia robocze i administracyjne, ofensywne public relations, ciągła współpraca i **całościowe, interdyscyplinarne podejście (zrównoważony rozwój wspólnego obszaru DPERON)** są niezbędne i będą miały decydujący wpływ na sukcesy w dalszej współpracy w DPERON.

Agenda dalszego procesu uzgadniania infrastruktury transportowej

**Ważne tematy dla dalszych procesów uzgodnień** w celu opracowania transgranicznej zharmonizowanej infrastruktury transportowej to w opinii zespołu opracowującego projekt:

- Ustalenie wspólnych priorytetów na rzecz obszaru Szczecina (połączenia drogowe i kolejowe);
- Dalsze forsowanie budowy „Szczecińskiego Pierścienia” (drogowej obwodnicy Szczecina, z mostem przez Odrę w Policach) z bieżącymi uzgodnieniami przebiegu w celu np. określenia konsekwencji dla połączenia i ewentualnie niezbędnej modernizacji drogi federalnej B104 (Linken) oraz krajowej (Niemcy) L28 (Hintersee);
- Pogłębiona dyskusja na temat możliwości połączenia kolejowego Berlin-Uznam przez Ducherow lub alternatywnie przez Szczecin i Świnoujście, przeprowadzenie pogłębionych badań dotyczących wykonalności;

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- Pogłębiona dyskusja nt. połączenia kolejowego Berlin-Wrocław, plany po stronie niemieckiej przewidują poprowadzenie linii przez Cottbus, Horke, Weglienec, województwo lubuskie widzi konieczność modernizacji historycznego połączenia na odcinku Legnica-Żagań-Żary-Forst;
- Terminy realizacji nowych połączeń mostowych/granicznych z dalszymi badaniami przygotowawczymi pod względem ich wykonalności, pogłębiona analiza przejść granicznych z uwzględnieniem zmian liczby podróżnych oraz znaczenia przejść granicznych w DPERON;
- Podbudowanie danych jakościowych projektu danymi ilościowymi (natężenie ruchu, prognozy ruchu);
- Refleksja przedłożonych wyników prac na podstawie aktualizowanych strategicznych dokumentów planistycznych po obu stronach granicy;
- Porozumienie co do działań organizacyjnych jak np. uzgodnienie rozkładów jazdy, współpraca w zakresie taryf;
- Wypracowanie wspólnych priorytetów (np. kierowanie się priorytetami zaproponowanymi w ramach koncepcji komunikacyjnej)

Kontynuacja komunikacji –  
zgodne oczekiwania

Dla dalszego procesu DPERON decydująca jest kontynuacja komunikacji po obu stronach granicy a także transgranicznie. Tylko poprzez kontynuację procesu uzgodnień oraz pogodzenie oczekiwań odnośnie DPERON-u można osiągnąć rezultaty umożliwiające konsensus.

### 8.3 Instrumenty dla DPERON

#### „MASTERPLAN DPERON”

Ustalenie „Masterplan DPERON”  
wiązącym instrumentem

Z powodu braku wiążącego instrumentu współpracy transgranicznej należało znaleźć odpowiednie struktury i „instrumenty”, które obydwaj partnerzy mogli stosować wiążąco i niezawodnie. Obecnie narasta konieczność zawierania różnych umów, konwencji i traktatów państwowych w celu umożliwienia – w całej skali DPERON – planowania i realizacji mniejszych działań. Ponieważ także w perspektywie nie nastąpi harmonizacja formalnych instrumentów i procedur planistycznych, warunki do realizacji projektów transgranicznych powinny tworzyć plany wiodące o charakterze samozobowiązania. Teza ta uzyskuje wsparcie ze strony Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej i Komitetu Gospodarki Przestrzennej, które wzywają do całościowej analizy obszaru granicznego z uwzględnieniem narodowych strategii rozwoju.

**Wiążący charakter „Masterplanu DPERON”** można by osiągnąć **poprzez samozobowiązujące uchwały** euroregionów oraz krajów związkowych i województw. Ten Masterplan jako instrument nieformalny **nie byłby konkurencją dla instrumentów formalnych** (jak np. plany zagospodarowania przestrzennego, krajowe plany rozwoju, plany regionalne), wzajemne odniesienie jest jednak niezbędne.

Ten nieformalny proces stworzy ramy do wczesnego uzgodnionego definiowania projektów, a tym samym do ich opracowywania, zatwierdzania, finansowania i wdrażania w drodze konsensusu. Aktualne badania wykazały, że w

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

konfliktowych tematach w postępowaniu nieformalnym szybciej może być osiągnięty konsensus oraz wypracowana i wyostrzona świadomość problemu. Dla nieformalnych planów nie ma wytycznych proceduralnych. Mogą one być stosowane elastycznie i zależnie od sytuacji i służą merytorycznemu przygotowaniu formalnych procedur i decyzji planistycznych.

Moduły Masterplanu

Opracowanie „Masterplanu Polsko-Niemieckiego Obszaru Rozwoju Odra/Nysa” ma umożliwić powstanie uzgodnionego transgranicznie zintegrowanego planowania całościowego, które będzie również w przyszłości podstawą dla wszystkich kolejnych planów sektorowych.

Niezbędne moduły Masterplanu DPERON:

- dane ramowe i podstawowe
    - zmiany przestrzenne i osadnicze
    - demografia i zmiany społeczne
    - rozwój gospodarki i turystyki
  - rozwój transportu
- oraz perspektywicznie
- rozwój infrastruktury

Ryc 54:  
MASTERPLAN DPERON



Niniejszy raport obejmuje już część działań modułu „rozwój transportu”. Ścisłe powiązania transportu z innymi tematami/ modułami można było dotąd uwzględnić tylko częściowo, gdyż moduły zmiany przestrzenne i osadnicze, demografia i zmiany społeczne, rozwój gospodarki i turystyki włączone zostały z ogólniejszego poziomu analizy („perspektywa z lotu ptaka”).

Masterplan powinien zawierać docelową analizę na temat demografii, osadnictwa, gospodarki i infrastruktury komunikacyjnej. Obejmuje to istniejące prognozy jak i już opracowane scenariusze dla poszczególnych podobszarów. Na podstawie istniejących wizji zagospodarowania przestrzennego dla obszaru przygranicznego powinna zostać opracowana wizja, kierunkowe studium dla całego obszaru, podejmująca i realizująca istniejące wyobrażenia „narodowe”, regionalne i lokalne.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4****PROGNOZY, SCENARIUSZE I WIZJA**

Prognozy i scenariusz wizji

Podstawę dla Masterplanu stanowi prognoza demograficzna dla obszaru przygranicznego odzwierciedlająca średnioterminowy horyzont czasowy 2020 i długoterminowy horyzont czasowy 2030. Na podstawie różnych scenariuszy dla DPERON można przedstawić możliwe korytarze rozwoju i ustalić priorytety konieczne do realizacji scenariuszy wizji. Scenariusze te stanowią podstawę dla opracowań w zakresie pogłębionej analizy w poszczególnych sektorach.

**OPARTY NA DANYCH LICZBOWYCH MODEL RUCHU W DPERON**

Podparcie modelu ruchu danymi ilościowymi

Opracowanie modelu ruchu na podstawie konkretnych wielkości ruchu i przepustowości konieczne jest zwłaszcza w celu konkretnego zaprezentowania potoków transportu w DPERON. Wszelkie narodowe modele ruchu kończą się na granicach. Ten „brakujący punkt” ma być w przyszłości zlikwidowany a dla całego DPERON ma zostać opracowany oparty na danych liczbowych model ruchu. W ten sposób można zweryfikować i sprawdzić wnioski jakościowe opracowane w ramach przedłożonego projektu za pomocą konkretnych danych. Ponadto liczne kolejne projekty samorządowe, nie wymieniane dotąd w DPERON zostaną zbadane i włączone do projektu.

Opracowany w ramach projektu jakościowy model ruchu powinien znaleźć zastosowanie także w innych obszarach DPERON. Na podstawie tych koncepcji miały być przeprowadzane badania jakościowe tak, aby sukcesywnie powstał JEDEEN MODEL RUCHU DPERON.

Konieczność tego modelu ruchu widoczna jest na przykładzie braku wizji dla sieci kolejowej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym ("wizjonerzy" w jednym worku z "technikami" i "księgowymi"). Po stronie polskiej sieć kolejowa znajduje się w większości w złym stanie technicznym i wymaga ogromnych nakładów inwestycyjnych.

Koncepcja działania z działaniami priorytetowymi – wątek wiodący dla przyszłego rozwoju

Masterplan będzie zwieńczony konkretną strategią działania, zawierającą materialne stwierdzenia w zakresie realizacji celów poprzez określone priorytetowe działania. Nieodzowna jest legitymacja polityczna takiego masterplanu. Taką podstawę może stanowić np. umowa międzynarodowa. Wyobrażalną platformą realizacji masterplanu jest Partnerstwo Odrzańskie. W ramach tej inicjatywy zostały już utworzone różne struktury informacji i komunikacji.

szybki dostęp do ważnych informacji – wykorzystanie Internetu

W przyszłości szybka dostępność aktualnych danych będzie odgrywała szczególną rolę. Dla Masterplanu oznacza to, że wszelkie dane z analiz, informacje o planowanych infrastrukturach komunikacyjnych itp. zmagazynowane będą w bazach danych i dostępne będą przez Internet. Za bazę może tu posłużyć Polsko-Niemiecka System Informacji Planowania Przestrzennego (D-P-PLIS, PN SIPP).

Masterplan DPERON mógłby ze względu na swe ponadgraniczne ukierunkowanie zostać przyjęty do obszaru programu INTERREG Cel 3. Właśnie następujące kryteria:

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

- wspólna koncepcja
- wspólna realizacja
- wspólne wykorzystanie i
- wspólne finansowanie

mogą zostać spełnione.

**KONTROLA EFEKTÓW - EWALUACJA - MONITORING**

Aktualizacja podstawy  
informacyjnej - Ewaluacja  
działań i programów  
pomocowych - monitoring

Ciągła aktualizacja tych danych musi być prowadzona w ramach długoterminowego monitoringu. Przy opracowaniu praktycznego zestawu zmiennych i wskaźników w zakresie rozwoju przestrzennego i infrastruktury można posłużyć się powyższymi wymogami w odniesieniu do ewaluacji pomocy unijnej (np. INTERREG). Ponadto zmiany można przedstawić w przejrzysty sposób, szybko rozpoznać zmiany niepożądane oraz opracować i zastosować odpowiednie środki przeciwdziałania im.

**8.4 „Wartość dodana” projektu DPERON**

W ramach grupy sterującej dyskutowano intensywnie na temat obecnych i – zakładających kontynuację projektu – przyszłych korzyściach płynących z projektu DPERON. Przedstawione poniżej tezy dot. korzyści wynikających z pracy w ramach projektu są wynikiem tego procesu:

Tezy do korzyści z obecnych i  
przyszłych prac projektowych  
DPERON

**WARTOŚĆ DODANA (KORZYŚĆ) Z NINIEJSZYCH WYNIKÓW  
BADAŃ DOT. PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO I  
INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ W OBSZARZE ROZWOJU  
ODRA-NYSA**

1. Wielopłaszczyznowa intensyfikacja działań na rzecz zbudowania wspólnego obszaru programowego wzdłuż Odry i Nysy w celu podniesienia konkurencyjności gospodarczej tego obszaru;
2. Stworzenie roboczej platformy porozumienia i komunikacji dla wielowątkowej obserwacji i badań tego obszaru w odniesieniu do planowania przestrzennego i infrastruktury w zakresie wszystkich gałęzi transportu (transport kolejowy, drogowy, wodny i powietrzny);
3. Stworzenie podstaw na potrzeby dalszego wypracowywania priorytetowych działań inwestycyjnych w tym obszarze;
4. Rozpoczęcie procesu uzgadniania istotnych dla przestrzeni działań w połączeniu z bazą DP-PLIS jako podstawy do trwałego dialogu w zakresie planowania przestrzennego;
5. Zwiększenie świadomości uczestników procesu przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie potrzeby podejmowania wspólnych uzgodnień i

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

przyszłych działań, oraz związanych z tym procesów na różnych poziomach planowania i administracji;

6. Stworzenie propozycji bazy projektów infrastrukturalnych, która powinna podlegać stałej aktualizacji na wspólnej płaszczyźnie roboczej;
7. Wspólne propagowanie inwestycji akceptowanych po obu stronach, co stanowić będzie istotny wkład w rozwój tego obszaru;
8. Stworzenie podstaw kontynuacji badań rozpoczętych w DPERON, w szczególności w ramach projektów finansowanych z funduszy UE,
9. Propozycja zintegrowanych koncepcji komunikacyjnych dla euroregionów w tym obszarze stanowiących nieformalne opracowania planistyczne oraz bodziec do podejmowania projektów inwestycyjnych w ramach współpracy transgranicznej;
10. Wskazanie płaszczyzny działań pozainwestycyjnych w zakresie organizacji ruchu, które poprawią dostępność i skrócą czas podróży;
11. Intensyfikacja wspólnych działań służących rozwojowi infrastruktury komunikacyjnej w celu wykorzystania turystycznego potencjału obszaru programowego.

**PRZYSZŁE KORZYŚCI PRZY KONTYNUACJI PROCESU DPERON**

1. Zorientowanie na wspólne określenie regionalnie istotnych projektów kluczowych infrastruktury komunikacyjnej;
2. Wspieranie wypracowania konsensusu między administracjami krajowymi dla osiągnięcia efektu przyspieszenia;
3. Zapewnienie synchronizacji priorytetowych działań infrastrukturalnych;
4. Zwiększenia przejrzystości i efektywności działań partnerów poprzez trwały dialog w zakresie planowania przestrzennego;
5. Wykorzystanie środków Unii Europejskiej oraz innych na wdrażanie wspólnych priorytetowych projektów;
6. Wykorzystanie wyników DPERON-u dla merytorycznego wsparcia innych inicjatyw.

**8.5 Możliwości kontynuacji procesu DPERON**

Możliwości kontynuacji procesu DPERON poddane zostały – analogicznie do „wartości dodanej” intensywnemu procesowi dyskusji i rozważań w ramach grupy sterującej DPERON. Podstawą obrad były naszkicowane poniżej cztery możliwe do wyobrażenia warianty kontynuacji rozpoczętego procesu:



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Tabela 39:  
Warianty kontynuacji procesu  
DPERON

OPIS	TREŚCI	ZALETY	WADY
<b>Wariant 1</b>	Kontynuacja w formie samodzielnego projektu w ramach INTERREG IV b	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontynuacja obecnego procesu wraz ze związaną z tym realizacją konkretnych działań zmierzających do przygotowania inwestycji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obecnie brak Lead-Partnera, włączenie trzeciego kraju z UE (być może Skane lub Ystad przez CETC)</li> <li>▪ Należy wyjaśnić kwestię udziału brandenburskiego Ministerstwa Infrastruktury</li> </ul>
<b>Wariant 2</b>	Wykorzystanie wyników DPERON w działaniach korytarza Bałtyk-Adriatyk	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Włączenie do szerokiego obszaru wielooslowego korytarza</li> <li>▪ Współdziałanie z innymi podmiotami centralnymi</li> <li>▪ Możliwe włączenie priorytetowych projektów infrastruktury komunikacyjnej obszaru DPERON w działania centralnych podmiotów polityki, gospodarki i administracji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mniejsze możliwości realizacji konkretnych działań zmierzających do przygotowania inwestycji</li> </ul>
<b>Wariant 3</b>	Włączenie jako projektu do inicjatywy politycznej „Partnerstwo Odrzańskie” z priorytetem na treści zadań 1 do 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wysoka akceptacja polityczna w Berlinie i Brandenburgii</li> <li>▪ Praca nad wspólnym masterplanem rozwoju obszaru</li> <li>▪ DPERON może odczuć większą synchronizację, lepszą przejrzystość i przyspieszenie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak akceptacji po stronie polskiej</li> <li>▪ Zastrzeżenia do procesu kontynuacyjnego</li> <li>▪ Zagrożenie utratą ciągłego dialogu planistycznego</li> <li>▪ Zagrożenie utratą samodzielności</li> </ul>
<b>Wariant 4</b>	Przeprowadzenie projektów w ramach INTERREG IV a na podstawie zintegrowanej koncepcji Euroregionów	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Koncentracja na priorytetowych projektach z celowym zaangażowaniem środków z INTERREG IV a na szczeblu regionalnym i samorządowym</li> <li>▪ znaczący udział tych szczebli w całkowitym procesie</li> <li>▪ optymalne możliwości aktualizacji puli projektów oraz koncepcji komunikacyjnych, dostosowanej do</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utrata całościowego postrzegania obszaru przygranicznego</li> <li>▪ Ograniczenie terytorialne zamierzonego dialogu planistycznego</li> </ul>

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

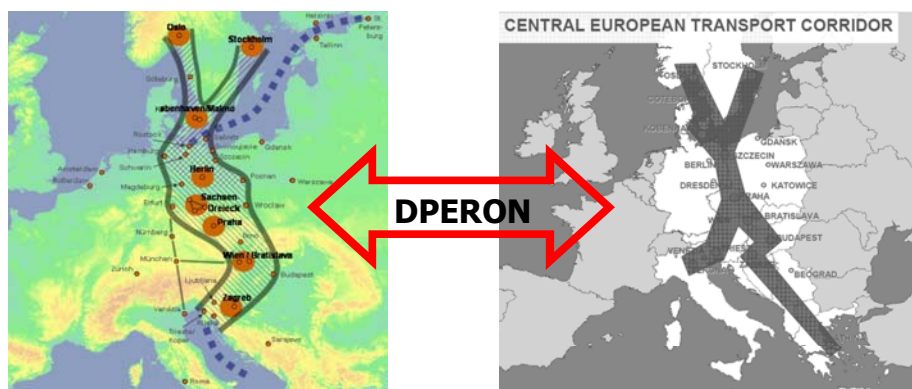
OPIS	TREŚCI	ZALETY	WADY
		konkretnych potrzeb Euroregionów	

bieżący proces dyskusji nad preferowanymi wariantami 1 i 4

Nad czterema różnymi wariantami kontynuacji współpracy toczy się obecnie dyskusja. Wykrystalizowały się warianty 1 – kontynuacja poprzez **samodzielny projekt** w ramach INTERREG IV B - i 4 – przeprowadzenie projektów w ramach INTERREG IV A na podstawie zintegrowanych koncepcji komunikacyjnych Euroregionów w celu dalszego pogłębienia procesu. Wariant 3 „Włączenie w Partnerstwo Odrzańskie” jest dla polskich partnerów nie do zaakceptowania.

W celu kontynuacji jako samodzielny projekt partnerzy sprawdzają, jaka instytucja może zostać partnerem wiodącym. Dąży się do umiejscowienia tego partnerstwa wiodącego po polskiej stronie. W charakterze dalszych partnerów powinni wystąpić członkowie i gości grupy sterującej DPERON. Uzupełnienie o dalszych partnerów z trzeciego państwa UE będzie niezbędne w ramach INTERREG IV B; należy tu będzie dążyć do dalszego procesu uzgodnień z możliwymi partnerami ze Szwecji lub innych państw UE.

Proces DPERON rozumieć należy tu jako ogniwo łączące Korytarz Bałtyk-Adriatyk z Central European Transport Corridor (CETC):



Ścisła współpraca z podejmowanymi w ramach obydwu Korytarzy działaniami oraz dalszymi działaniami np. w Partnerstwie Odrzańskim będą odgrywały szczególną rolę w ramach dalszego procesu DPERON.

## Spis użytych skrótów

AD	rozgałęzienie autostrad
AK	przecięcie autostrad
AS	węzeł z autostradą
B	droga federalna
BAB, A	autostrada, autostrada federalna
BBR	Federalny Urząd Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej
BPBSW	Plan zapotrzebowania na szlaki kolejowe
BVWP	Federalny Plan Szlaków Transportowych
DB AG	Koleje Niemieckie S.A.
DK, N	Droga krajowa (zarządzana przez GDKiA)
EHK-P	Koncepcja Rozwoju i Działań Euroregionu Pomerania
FEV	Tematyczny Plan Rozwoju Transportu Saksonii
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
IP DS	Wieloletni Plan Inwestycyjny Województwa Dolnośląskiego, zał. A
IP Wr	Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Wrocławia
IRP-S	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Szlaków Kolejowych RFN 2006-2010
IRP-B	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Dróg Federalnych RFN 2006-2010
IRP-W	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Federalnych Szlaków Wodnych RFN 2006-2010
KGÜ	Koncepcja Przejść Granicznych w Euroregionie Neiße-Nisa-Nysa
L	droga krajowa (zarządzana przez kraj związkowy)
K	droga powiatowa/gminna
MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Przestrzennej Brandenburgii
MVBL	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Kraju Meklemburgii-Pomorza Przedniego
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
P-L	lista priorytetów w celu odbudowy zniszczonych w czasie wojny mostów granicznych i urządzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu samorządowym
RBWP	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa
RPG	Regionalna Wspólnota Planistyczna odnośnego regionu
S	droga ekspresowa
STEK	Koncepcja Rozwoju Lokalizacji (tutaj: regionalnego centrum wzrostu Eisenhüttenstadt)
ZDW ZG	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze
ZZDW	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

## Bibliografia

### PRZEANALIZOWANE MATERIAŁY – STRONA NIEMIECKA

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2001]: Deutsch-polnisches Handbuch der Planungsbegriffe. Hannover.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) [2006]: Chancen der EU-Osterweiterung für Ostdeutschland. Arbeitsmaterial Heft 321. Hannover.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) [2005]: Raumordnungsbericht 2005. Bonn

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) [1995]: Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2001]: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. München, Freiburg, Essen.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2003]: Bundesverkehrswegeplan. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2004]: Mobilität in Deutschland 2002. Fachkommission „Verkehrsplanung“ des Deutschen Städtetags. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006]: Durchführungsbericht für das Jahr 2005 zur Umsetzung des Operationellen Programms „Verkehrsinfrastruktur“. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006a]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006b]: Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes - Projektliste. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2006c]: Mobilitätsentwicklung bis 2050. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) [2007]: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen - Stand 1. Januar 2007. Berlin

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (Hrsg.) [2006]: Abstimmungsprozesse in Grenzregionen. DSSW-Materialien. Berlin.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Hrsg.) [2006]: Regionalanalyse Berlin-Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [1999]: Raumordnung in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin

Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [2005]: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.) [2006]: MIR aktuell 2/2006. Potsdam.

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [Oktober 2006]: Landesstraßenbedarfsplan - Planungsstand. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2000]: Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg. 1. Fortschreibung. Potsdam.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002]: Integriertes Verkehrskonzept 2002. Potsdam.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2002a]: Grünes Licht für Blaues Netz. Potsdam.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [ohne Jahr]: Bahnkonzept 2009. Konzeption des Landes Brandenburg zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Potsdam.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) [2003]: Grenzübergänge. Bundesrepublik Deutschland (Land Brandenburg) - Republik Polen (Wojewodschaften Lebus Land und Westpommern). Potsdam.

Ministerium für Wirtschaft im Land Brandenburg (Hrsg.) [2005]: Analyse zur sozioökonomischen Lage im Land Brandenburg - Handlungsempfehlungen zum Einsatz der EU-Strukturfonds 2007-2013. Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - Verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale und Anforderungen. Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)-Ślubice. Potsdam

Ministerkonferenz für Raumordnung [2006]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin.

Ministerkonferenz für Raumordnung [2006a]: Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Berlin. Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III und deren Fortführung im künftigen Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“. Berlin.

Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg

Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald

Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [2007]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern - Entwurf. Greifswald

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) [ohne Datum]: Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Berlin

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe (Hrsg.) [ohne Jahr]: Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Flexibilität bestimmt Motorisierung. Hamburg.

**PRZEANALIZOWANE MATERIAŁY – STRONA POLSKA**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: informacje ze strony internetowej

Ministerstwo Infrastruktury [2005]: Harmonogram budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2007-2013

Ministerstwo Transportu [2007]: Program budowy dróg ekspresowych na lata 2007-2015

*Ministerstwo Rozwoju Regionalnego* [listopad 2006]: Strategia rozwoju kraju 2007 – 2015

Ministerstwo Transportu [2007]: Program budowy dróg krajowych na lata 2007-2015

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna [2003]: Raport roczny 2003- Strategia rozwoju PKP

Polskie Linie Kolejowe S. A.: informacje ze strony internetowej

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego:  
Koncepcja krajowych i regionalnych ścieżek rowerowych województwa zachodniopomorskiego (*projekt*)

Miasto Kostrzyn n. Odrą: Strategia Rozwoju miasta Kostrzyn

Miasto Świnoujście: Strategia rozwoju miasta Świnoujście

Miasto Szczecin: Strategia rozwoju miasta Szczecina

Województwo Dolnośląskie: Załącznik nr 9 do uchwały budżetowej województwa dolnośląskiego na rok 2007, Wrocław

Województwo Dolnośląskie: Załącznik nr 1 do uchwały nr XII/117/07 Sejmiku województwa dolnośląskiego z dnia 28 czerwca 2007, Wrocław

Województwo Dolnośląskie: Wieloletni Plan Inwestycyjny Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013 do realizacji przez samorząd województwa – zadania priorytetowe, Wrocław

Miasto Wrocław [czerwiec 2007]: Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Wrocławia na lata 2007-2011 (Załącznik do uchwały nr X/201/07 Rady Miasta Wrocławia z dnia 14 czerwca 2007), Wrocław

Województwo Dolnośląskie: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

Województwo Dolnośląskie: Strategia rozwoju Województwa Dolnośląskiego do roku 2020

Województwo Dolnośląskie: Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013

Województwo Dolnośląskie: Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pasma Odry w granicach województwa dolnośląskiego

Województwo Dolnośląskie, *WBU we Wrocławiu*. Studium Zagospodarowania Przestrzennego Drogi Śródsudeckiej -

*WBU we Wrocławiu [12 lipca 2007]*: Informacja na temat planowanych inwestycji na obszarze Województwa Dolnośląskiego-

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.



**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Województwo Lubuskie [bez daty]: Harmonogram planowanych inwestycji w ramach realizacji budżetu województwa lubuskiego na lata 2007-2013, Zielona Góra

Województwo Lubuskie [grudzień 2005]: Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego- Aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 roku

Województwo Lubuskie: Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015

Województwo Lubuskie [wrzesień 2007]: Lubuski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013

- Województwo Zachodniopomorskie [2002]: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego - aktualizacja 25-06-2002

Województwo Zachodniopomorskie: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 r.

Województwo Zachodniopomorskie: Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015

Województwo Zachodniopomorskie: Kierunki polityki samorządu Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie regionalnego transportu publicznego na lata 2005-2007

Województwo Zachodniopomorskie: Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2007-2013

Województwo Zachodniopomorskie [wrzesień 2006]: Program zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich w latach 2007-2013”, (załącznik do Uchwały Sejmiku Województwa zachodniopomorskiego nr XXXII/376/06 z dnia 18.09.2006), Szczecin

**PRZEANALIZOWANE WSPÓLNE DOKUMENTY POLSKO-NIEMIECKIE**

CETC [bez daty]: The CETC Framework Activity Programme 2007. Ohne Ort

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa [2004]: Rekomendacje Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej na polsko-niemieckie konsultacje międzyrządowe w dniu 4 listopada 2004 r. w Krakowie

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa [2005]: Lista priorytetów przewidzianych do odbudowy mostów granicznych zniszczonych podczas wojny oraz nowych polsko-niemieckich połączeń na szczeblu samorządowym

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa, Grupa ekspertów ds. przejść granicznych [2006]: Protokół posiedzenia komisji polskich i niemieckich ekspertów, Gronów

Komisja Europejska [1999]: Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP - European Spatial Development Perspective).

Freie Universität Berlin, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft [bez daty]: Transgraniczna współpraca w zakresie infrastruktury transportowej w Euroregionie Pomerania, Berlin

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) [2006]: Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 - Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji, HWWA-Report 262. Hamburg.

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Hrsg.) [2006a]: Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum [Analizy i trendy

**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

rozwojowe obszaru polsko-niemieckiego pogranicza], HWWA-Report 263, Hamburg

Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.; Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Warszawa [2002]: Aktualizacja studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Drezno, Warszawa.

Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. [2005]: Synopse der deutschen und polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in der Odermündungsregion. Dresden.

Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. [grudzień 2003]: „Transgraniczna turystyka rowerowa w powiatach Uecker-Randow, Uckermark i w sąsiednich powiatach Rzeczypospolitej Polskiej”, Löcknitz

Kommunalgemeinschaft Euroregion Neisse e. V. [13 marca 2007]: Koncepcja Przejścia graniczne w Euroregionie Neisse-Nisa-Nysa, Zittau (Żytawa)

Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. [sierpień 2006]: Aktualizacja - Transgraniczna koncepcja działań i rozwoju Euroregionu POMERANIA na lata 2007 – 2013

Kommunalgemeinschaft Euroregion Spree-Neiße-Bober e. V. [2006]: Koncepcja rozwoju i działania Euroregionu "Sprewa - Nysa - Bóbr"

Land Brandenburg, Województwo Lubuskie [2007]: Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Lubuskie) – Brandenburgia 2007 – 2013. Zielona Góra, Poczdam

Land Mecklenburg-Vorpommern, Województwo Zachodniopomorskie [2007]: Program Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Zachodniopomorskie) – Meklemburgia Pomorze Przednie / Brandenburgia 2007-2013

Miecznikowski, Stanisław [maj 2007]: Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafenhinterlandbedienung [Korytarze transportowe: wielkie znaczenie połączeń portów z zapleczem] w Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.

KONFERENCJA MINISTRÓW odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w regionie Morza Bałtyckiego [2005]: Deklaracja Gdańska przyjęta na 6. Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój, Gdańsk, wrzesień 2005.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Województwo Lubuskie [bez daty]: Raport końcowy projektu JoiTram: Joint Transport Management Berlin/Brandenburg – Lubuskie. Berlin

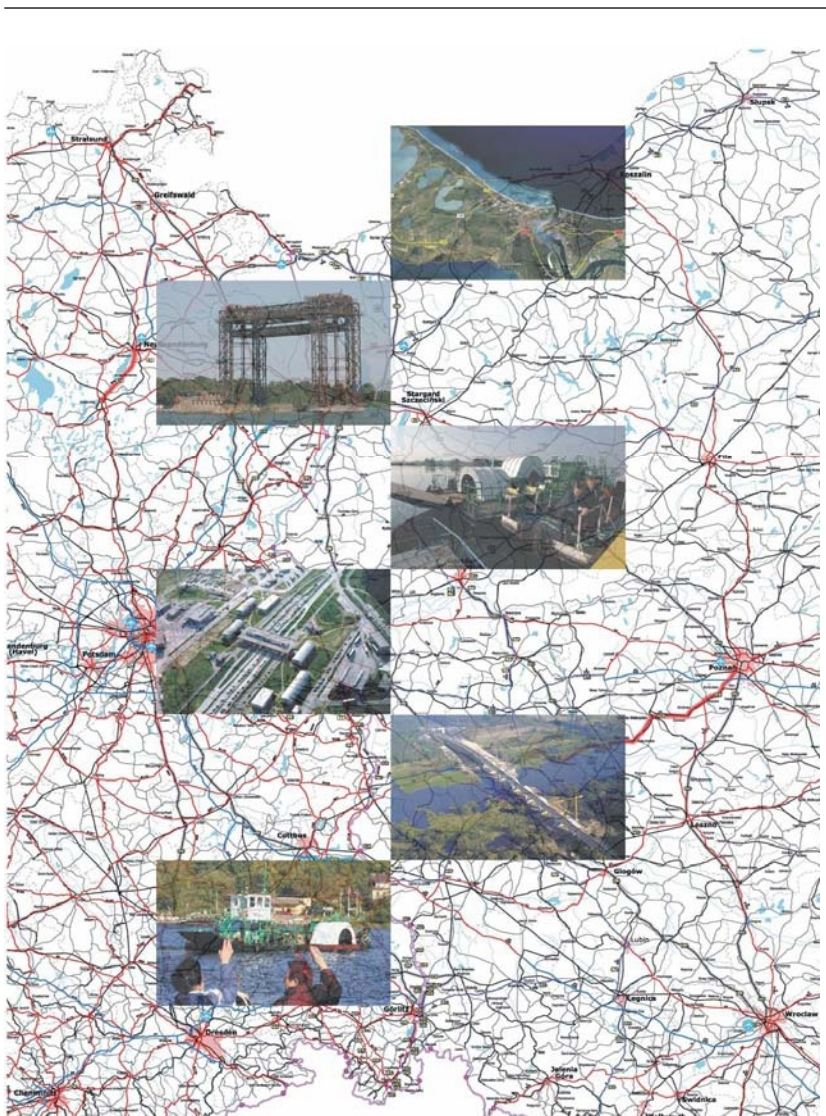
Zlecniodawca: Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V.  
w imieniu niemieckich partnerów projektu DPERON

# »Polsko-niemiecki obszar rozwoju Odra- Nysa (DPERON)«

Badania z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej;  
możliwości realizacji transgranicznych inwestycji

RAPORT KOŃCOWY - ZADANIA 1 DO 4 - **ANEKS**

STAN PRAC: 30 kwietnia 2008 r.



Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG  
Köhler und Taubmann GmbH  
Frankfurt am Main - Dresden



"Pro Lingua"  
Grzegorz Załoga

## **A1 Pula projektów DPERON**

<b>Uwaga:</b>	
1)	Analizie podlegają projekty, dla których sporządzono kartę projektu (z żółtym tłem).
<b>Wykaz skrótów</b>	
Abs.	odcinek
AD	rozgałęzienie autostrad
AK	przebieg autostrad
AS	węzeł z autostradą
B	droga federalna
BAB	autostrada, autostrada federalna
BBR	Federalny Urząd Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej
BPBSW	Plan zapotrzebowania na szlaki kolejowe
BSWAG	Ustawa o rozbudowie Federalnej sieci linii kolejowych z dnia 31.10.2006
BVMP	Plan zapotrzebowania na szlaki kolejowe
DB AG	Koleje Niemieckie S.A.
EHK-F	Koncepcja Rozwoju i Działań Euroregionu Pomerania
FEV	Tematyczny Plan Rozwoju Transportu Saksonii
GDDiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
INSEK	Zintegrowana koncepcja (strategia) rozwoju miasta (Opracowują brandenburskie miasta Eberswalde, Schwedt/Oder, Prenzlau i Angermünde)
IP DS	Wieloletni Plan Inwestycyjny Województwa Dolnośląskiego, zak. A
IP Wtr	Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Wroclawia
IRP-S	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Szlaków Kolejowych RFN 2006-2010
IRP-B	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Dróg Federalnych RFN 2006-2010
IRP-W	Ramowy Plan Inwestycyjny Rozbudowy Federalnych Szlaków Wodnych RFN 2006-2010
IVK-O-S	Zintegrowana koncepcja (strategia) komunikacyjna Regionu Oderland-Spree, Regionalplan Oderland-Spree, październik 2007
KGJ	Koncepcja Przejść Granicznych w Euroregionie Neißة-Nisa-Nyssa
KüMo	Staki morsko-rzeczne
L	droga krajowa (zarządzana przez kraj związkowy)
LSBP-BB	Krajowy plan zapotrzebowania na drogi kolowe Kraju Brandenburgia
K	droga powiatowa/gminna
MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Przestrzennej Brandenburgii
MVBL	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Kraju Meklemburgii-Pomorza Przedniego
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
P-L	Lista priorytetów w celu odbudowy zniszczonych w czasie wojny mostów granicznych i urzędzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu samorządowym
RBMP	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa - przed aktualizacją
Umowa m	Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego (1993)
RPG	Regionalna Wspólnota Planistyczna odnośnego regionu
STEK	Koncepcja Rozwoju Lokalizacji (opracowują brandenburskie miasta Schwedt/Oder i Eberswalde)
Tour-FußRad	Infrastruktura turystyczna, szlaki piesze i rowerowe
Tour-Wasser	Infrastruktura turystyczna, szlaki wodne
WIN	Inicjatywa na rzecz turystyki wodnej Północna Brandenburgia
ZDW ZG	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze
ZZDW	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie przedsięwzięcia			Priorytet realizacyjny	Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/POWIAT	Przyznadkownik realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji											
1	BAB A10: Umbau AD Schwanebeck	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
2	BAB A10: AD Schwanebeck-AS Hellersdorf	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim/Wär-tisch-Oderland	Land Brandenburg	1/2	Pomerania/Viadrina	X	
3	BAB A10: AD Oranienburg-AD Pankow	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Oberhavel	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
4	BAB A10: Weissensee-AD Schwanebeck	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
5	B109: OU Templin	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
6	B109: OU Schönerlinde	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
7	B104: BAB-Zubringer Neubrandenburg	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
8	B168n: OU Trampe	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
9	B168n: OU Tiefensee	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
10	B104: OU Strasburg	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
11	B104: OU Löcknitz	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
12	B109: OU Belling	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
13	B109: OU Jatznick	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
14	B197: OU Friedland	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
15	B110: OU Demmin	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
16	B158: OU Seefeld	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
17	B158: OU Werneuchen	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
18	B158: OU Ahrensfelde (BE/BB)	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
19	B2: OU Schwedt/Vierraden	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
20	B167: OU Finowfurt/Eberswalde	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
21	B167: OU Hohenfinow/Falkenberg	S	BVWP	X	X	X	X	X				-	D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
22	BAB A-6: Abschnitt Klucz - Kijewo	S	GDDKIA X	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
23	BAB A-6: Neubau Rzęśnia - Goleniów	S	GDDKIA X	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
24	BAB S3: Neubau Szczecin - Województwa Lubuski	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania		
25	BAB S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania		
26	BAB S6: Neubau Szczecin - Gdansk	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie	Szczecin		1	Pomerania		
27	entfällt																			
28	BAB S10: Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
29	B106: OU Mysłibórz	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
30	BAB S3: OU Młędziszewo	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
31	BAB S10: OU Kobylanka, Morzyca, Złotkowo	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
32	BAB S6: OU Ślawno	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
33	OU Szczecin	S	GDDKIA	X	X	X	X	X				-	PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie przed realizacją		Priorytety		Przyznaczone	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznadkowane do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	PL	graniczne	graniczne	średnie											
34	BAB S6 : OU Nowogard	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X					PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
35	BAB im Zuge S10 : OU Stargard Szczecinski	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		Schlussselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EH
36	L W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW	X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
37	L W 173: Neubau OU Pärzyn Zdroj	S	ZZDW	X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
38	L W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW	X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
39	L W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW	X										PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
40	B B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
41	B B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	Schlussselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-1 im EH
42	B B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
43	B B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen
44	B B105: OU Stralsund	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
45	B B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
46	B B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
47	B B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
48	B B104: OU Pasewalk	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
49	B B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
50	B B194: OU Loitz	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
51	B B110: OU Dargun	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
52	B B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/ MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	Schlussselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im EH
53	B B110: Ortsumgehung Zirchow (Usedom)	S	MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
54	B B96: OU Bergen	S	MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
55	L L28: Ortskernstättung Ueckermünde	S	MVBL	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
56	B B96: Ausbau Sabinitz bis Bergen	S	EHK-P	X	X	X	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	
57	BAB im Zuge S6 Police (im Zuge d. Westumgehung	S	EHK-P	X	X	X	X	X	X		X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania	X	Schlussselmaßnahme Maßnahmenkomplex III-2 im EH
58	BAB im Zuge S3 Neubau des Tunnels: Uznam - Wol	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X					PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania	X	
59	K Grenzübergang Garz-Swinoujście	S	Reg. A-D-P	X	X	X	X	X	X					D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania	X	Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr
60	BAB A113: Lgr. BE/BB-AK Schönfeld	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
61	BAB A12: AD Spreewald-Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
62	BAB A13: AK Schönfeld-AD Spreewald	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	Standarbeiten im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 2011
63	BAB A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X	
64	BAB A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X	
65	BAB A113: Adlershof - Lgr. B/BB	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X	
66	B B109 OU Schönerlinde	S	BVWP	X	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie do planów			Przydział zadań	Wkład w poprawę osiągnięć (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przygotowanie do realizacji	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	graniczna	wysokie	średnie											
67 B	B1: OU Kietz/Küstrin	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OJ-Kostym (Nr. 180)
68 B	B5: A10 - Lgr. BB/BE	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	bereits fertig gestellt
69 B	B87: OU Müllrose	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	bereits fertig gestellt
70 B	B97: OU Lützelau	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X	
71 B	B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X	
72 B	B96a: Schönefeld-Mahlow	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X	
73 B	B97: OU Cottbus (B97a-A15)	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X	
74 B	B97n: Netzergrünung SO Cottbus	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	keine	X	
75 B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
76 B	B112: OU Guben, 1. und 2. BA	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober	X	
77 B	B112: OU Briesskow-Finkenheerd/Wiesenu	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	bereits fertig gestellt
78 B	B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
79 B	B167/B158: OU Bad Freienwalde (O), 2. BA Eberswalde-Bad Freienwalde	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	Raumordnungsverfahren wurde am 12.9.2007 eröffnet
80 B	B169: OU Drebkau	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	keine	X	
81 B	B169: OU Senftenberg	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
82 B	B1: OU Herzfelde, OU Tasdorf	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
83 B	B2a-OU-Parestein	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Berlin	Land Brandenburg	2	Remetaria	X	
84 B	B2a-OU-Neuendorf	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Berlin	Land Brandenburg	2	Remetaria	X	
85 B	B2a-B2-Neukückendorf	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	2	Remetaria	X	
86 B	B2a-OU-Duben	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
87 B	B87: OU Biebersdorf	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
88 B	B87: OU Mittelde	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
89 B	B87: OU Trebatsch/Sabrodt	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
90 B	B87: OU Ranzig	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
91 B	B87: OU Markendorf	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Frankfurt (Oder)	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
92 B	B87: OU Leibchel	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
93 B	B87: OU Löhsten	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
94 B	B97-OU-Kaibitz	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
95 B	B97-OU-Schlieben	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
96 B	B97-OU-Hehenbucke	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
97 B	B97-OU-Neuenhau	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
98 B	B87: OU Herzberg	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
99 B	B96n: OU Ruhland	S	BVWP	X	X	X	X	X					D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	

nr	Name	Rozdział transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie przed realizacją		Priorytet realizacja		Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznajkownik realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji												
100 B	B96n: OU Schwarzbach	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
101 B	B96n: OU Hosena	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
102 B	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Spreewald-Neiße	Land Brandenburg	2	Spreewald-Neiße-Bober	X	
103 B	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Cottbus	Land Brandenburg	2	Spreewald-Neiße-Bober	X	
104 B	B112: OU Neuzelle	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oder-Spreewald	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
105 B	B112: OU Forst	S	BVWP										D	Brandenburg	Spreewald-Neiße	Land Brandenburg	2	Spreewald-Neiße-Bober	X	
106 B	B158n: S-OU Freienwalde	S	BVWP										D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
107 B	B167: OU Kunersdorf	S	BVWP			X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
108 B	B167: OU Gottesgabe	S	BVWP			X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
109 B	B167: OU Neuhausen	S	BVWP			X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
110 B	B167: OU Platkow/Gusow	S	BVWP			X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
111 B	B167: OU Dolgellin/Libbenichen	S	BVWP			X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
112 B	B168n: Pfaffendorf	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oder-Spreewald	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
113 B	B168n: Groß Rietz	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oder-Spreewald	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
114 B	B169: OU Neupetershain-Nord	S	BVWP										D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
115 B	B169: OU Lindchen	S	BVWP										D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
116 B	B169: OU Almosen	S	BVWP										D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
117 B	B169: OU Schwarzhelde/Ost	S	BVWP										D	Brandenburg	Oberspreewald-Lausitz	Land Brandenburg	2	keine	X	
118 B	B179: OU Königs Wusterhausen	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
119 B	B183: OU Marxdorf	S	BVWP										D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
120 B	B183: OU Lausitz	S	BVWP										D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
121 B	B2n-OU-Oderberg/Weuenhagen	S	BVWP										D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
122 B	B27-OU-Harzberg	S	BVWP										D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
123 B	B27-OU-Westernrieke	S	BVWP										D	Brandenburg	Bahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
124 B	B27-OU-Langengressau	S	BVWP										D	Brandenburg	Bahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
125 B	B87: OU Lübben	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X	
126 B	B101: OU Eisterwerda	S	BVWP										D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
127 B	B112: OU Eisenhüttenstadt	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oder-Spreewald	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
128 B	B115: OU Döbern	S	BVWP										D	Brandenburg	Spreewald-Neiße	Land Brandenburg	2	Spreewald-Neiße-Bober	X	
129 B	B166: OU Schwedt (mit Grenzliberg.)	S	BVWP										D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania	X	
130 B	B167n: Bad Freienwalde	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X	
131 B	B168: OU Peitz	S	BVWP										D	Brandenburg	Spreewald-Neiße	Land Brandenburg	2	Spreewald-Neiße-Bober	X	
132 B	B169: OU Plessa	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	
133 B	B169: OU Eisterwerda	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2	keine	X	

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie przed realizacją		Priorytet		Przyznaczone	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznajkownik do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji	Plan	graniczna	średnie											
134 B	B169: OU Göditz (Lgr. SW/B101)	S	BVWP										D	Sachsen	Riesa-Großenhain	Freistaat Sachsen	2			
135 B	B183: OU Bad Liebenwerda	S	BVWP/IRP-B	X	X	X	X						D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2		X	
136 B	B246/B112: BGR D/PL mit GU Eisenh.	S	BVWP	X	X	X	X						D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2		X	
137 B	B96: OU Finsternwalde	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Elbe-Elster	Land Brandenburg	2		X	
138 B	B156: OU Spremberg	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2		X	
139 B	B168: OU Lieberose	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Spreewald	Land Brandenburg	2		X	
140 B	B168n: OU Prötzel	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2		X	
141 B	B168n: OU Predikow	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2		X	
142 B	B168n: Netzergänzung L35-B1	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2		X	
143 B	B168n: OU Schönfelde	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2		X	
144 B	B168n: OU Beerfelde	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2		X	
145 B	B168n: OU Trebus	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2		X	
146 B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2		X	
147 B	B186n: OU Heckeberg	S	BVWP					X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2		X	
148 B	B96: OU Hoyerswerda	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2		X	
149 B	B6/B96: Westtangente Bautzen	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2		X	
150 B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2		X	
151 B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	S	FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2		X	
152 B	B98: OU Bischofswerda	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2		X	
153 B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2		X	
154 B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2		X	
155 B	B115: OU Rietzchen	S	FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen	2		X	
156 B	B156: OU Niedergurig	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2		X	
157 B	B156: Rückverriegelung zw. Lieske und Boxberg	S	BVWP, FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2		X	
158 B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	S	FEV	X	X	X	X						D	Sachsen	Hoyerswerda	Freistaat Sachsen	2		X	
159 B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
160 B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
161 B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
162 B	B178: Abs. Obercunnersdorf-Niederderwitz	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
163 B	B178: Abs. Niederderwitz-Oberseifersdorf	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
164 B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	S	BVWP	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2		X	
165 BAB	A-18: Abschnitt Olzyna - Goinice, 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X	X	X	X						PL	Dolnoslaskie		Freistaat Sachsen	2		X	
166 BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	S	GDDKIA	X	X	X	X						PL	Lubuskie		Freistaat Sachsen	2		X	

Drugi fed Docx, fed Plik, data: 31/07/2018 10:00:00

ROTES NETZ  
BLAUES NETZ  
GRÜNES NETZ  
TOURISMUS

Przełęczny  
Znaczący  
Znaczący

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS	Odniesienie przedsięwzięcia				Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządkowanie realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
					Plan do 2013	Plan po 2013	Zamyślony	PL											
167	enfallt																		
168	BAB A4: Autobahn Phase I Zgorzelec-Wykroty	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie	Zgorzelecki			Neiße-Nisa-Nysa		
169	BAB A4: Autobahn Phase II Wykroty-Krzyżowa	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie	Bolesławiecki			Neiße-Nisa-Nysa		
170	BAB A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S		X								PL	Dolnośląskie				keine		
171	BAB S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie - Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
172	BAB S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Miedzzyrzecz	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
173	BAB S3: Abschnitt Miedzzyrzecz - Sulechów	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
174	BAB S3: Abschnitt Sulechów - Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
175	BAB S3: Abschnitt Nowe Miasteczko - Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
176	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
177	BAB S3: OU Miedzzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
178	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
179	BAB S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				keine		
180	B N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
181	B N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA X		X	(X)	X					PL	Lubuskie				Viadrina		
182	B N 12/W305/278: OU Wschowa	S	LRPO X		X		X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
183	B N 12: OU Szprotawa- 2 BA	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
184	B N 12: OU Łeknica	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				Neiße-Nisa-Nysa		
185	B N 32: OU Kargowa	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
186	B N 27: OU Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
187	B Neubau N 27: Abschnitt Swidnica - Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
188	B Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański Żary	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
189	B Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Lubuskie				Spree-Neiße-Bober		
190	B N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA X		X		X					PL	Lubuskie				Viadrina		
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp. - Elbląg	S			X		X					PL	Lubuskie				Viadrina		
192	BAB S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				keine		
193	BAB S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				keine		
194	BAB S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				keine		
195	BAB Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra - Syców	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				Neiße-Nisa-Nysa		
196	BAB Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Trzebnica - Wrocław	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				keine		
197	B N 94: Fahrhahnanerung Abschnitt Krzywa-Wrocław	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				keine		
198	B N 94: Abschnitt Krzywa-Chojnów	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				Neiße-Nisa-Nysa		
199	B N 94: Abschnitt Chojnów - Legnica	S	GDDKIA X		X	X	X					PL	Dolnośląskie				Neiße-Nisa-Nysa		

Drugi fed Doost fed Plik: lista\_3/erw/Wechs/regio/wl\_gmn



Przełęcz  
Znaczący  
Bardo  
Znaczący  
Przełęcz

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS				Odniesienie do planów			Przyznane środki	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznadkownik realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	PL	graniczna	wysokie	średnie											
200 B	N 94: Legnica - Prochowice	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa			
201 B	N 94: Mazurów - Wilczków, Umbau Brücke Bahnhöferrichtung	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
202 B	N 94: Wilczków - Środa Śląska	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
203 B	N 94: Środa Śląska - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
204 B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
205 B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebnica - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
206 BAB	S 3: OU Jawor	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	keine			
207 B	N 3/N 5: OU Bolków	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa			
208 B	N 3: OU Lubin	S	GDDKIA	X	X	X	X	X	X				PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nysa			
209 B	B87: Beeskow - Lübben - A13	S	MIR	X	X	X	X	X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X	
210 B	B97: A15 - Spremberg	S	MIR	X	X	X	X	X	X				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X	
211 B	B97: Spremberg - Bernsdorf	S	MIR	X	X	X	X	X	X				D	Brandenburg	Spree-Neiße	Land Brandenburg	2	Spree-Neiße-Bober		X	
212	entfällt																				
213	entfällt																				
214 L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz/Bautzen	Freistaat Sachsen		keine			
215 L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehungen Kamenz	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen		keine			
216 L	S95: OU Pulsnitz	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen		keine			
217 L	S95: OU Radeberg	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen		keine			
218 L	S101: OU Crostwitz	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen		keine			
219 L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen		keine			
220 L	S107: OU Quatzsch	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen		keine			
221 L	S111a: Südwestumgehungen Görlitz	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Görlitz	Freistaat Sachsen		keine			
222 L	S121: Uhyat - Klitten	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
223 L	S121: Niesky - Rothenburg	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
224 L	S122: OU Kleinradmeritz	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen		keine			
225 L	S126: OU Weißwasser	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
226 L	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
227 L	S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
228 L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			
229 L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen		keine			
230 L	S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen		keine			
231 L	S131: Boxberg - Schw. Pumpe (Spreestr., 2.BA)	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen		keine			
232 L	S131: OU Boxberg	S	FEV	X	X	X	X	X	X				D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Freistaat Sachsen		keine			

Druck: fed Docst. fed. Pflr. data: 3.0/ry/Wachst.ragon.w. gmn



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie do planów			Przygotowanie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przygotowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi	
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł												W realizacji
233 L	S133: Olbersdorf - Eckartsberg	S	FEV			X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
234 L	S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	S	FEV			X							D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
235 L	S139: OU Mittelherwigsdorf	S	FEV		X								D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
236 L	S142: Neugersdorf - B178neu	S	FEV		X								D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
237 L	S152: OU Oppach	S	FEV		X								D	Sachsen	Löbau-Zittau	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
238 L	S158: OU Geilmannsdorf	S	FEV		X								D	Sachsen	Bautzen	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
239 L	S177: OU Großkrannsdorf	S	FEV	X									D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
240 L	S177: OU Radeberg	S	FEV	X									D	Sachsen	Kamenz	Freistaat Sachsen	2	Neiße-Nisa-Nysa	X		
241 L	W 137: OU Ošno Lubuskie	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina			
242 L	W 158/160: OU Dreizenko - 1 BA	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina			
243 L	W 278: OU Sława - 2 BA	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
244 L	W 279: OU Drzonków	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
245 L	W 288: OU Bogaczów	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
246 L	W 289/287: OU Lubusko	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
247 L	W 303: OU Lubienicko i Jezory	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
248 L	W 303/304: OU Babimost	S	LRPO	X	X	X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
249 L	W 304: OU Nowe Kramsko	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
250 L	W 315: OU Nowa Sól - 1 BA	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	keine			
251 L	W 137: OU Kunowice	S		X	X	X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina			
252 L	W 297: OU Kozuchów	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
253 L	W 289: OU Nowogród Bobrzański	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
254 L	W 278/315: OU Konotop	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
255 L	W 296: OU Iława	S	LRPO	X		X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
256 L	W 282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra - Wolszów)	S		X	X	X	X						PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober			
257 L	W 134: D/PL Straßenverbindung	S		X	X	X	X						PL	Lubuskie			2	Viadrina		neuer GUG nördlich Eisenhüttenstadt	
258 L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długopole (1,6 Lose)	S	IP_DS (Ziff. 1-4)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	keine			
259 L	Umbau der Kreisstraße 352 bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 353	S	RBWP										PL				2	keine			
260 L	W 381: OU Nowa Ruda - 2. BA	S	IP_DS (Ziff.17)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	keine			
261 L	W 381: OU Nowa Ruda - 3. BA	S	IP_DS (Ziff.18)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	keine			
262 L	W 381: OU Nowa Ruda - 3. BA	S	IP_DS (Ziff.18)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	keine		identisch mit 259	
263 L	W 384: OU Dzierżoniów	S	IP_DS (Ziff.2,5)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	keine			
264 L	W 367/366: OU Mysłkowice und Milków	S	IP_DS (Ziff.27)	X		X	X						PL	Dolnosläskie			2	Neiße-Nisa-Nysa			
265	entfällt																				

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS	Odniesienie do planów			Przygotowanie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przygotodawca realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
					Plan do 2013	Plan po 2013	Zamyślony											
266 L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głogów	S	IP_DS (Ziff.40)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
267 L	W 340 : OU Gryfów Śląski	S	IP_DS (Ziff.50)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	Neiße-Nisa-Nisa		
268 L	W 340 : OU Dobroszyce	S	IP_DS (Ziff.51)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
269 L	W 345 : OU Budziszów Wielki	S	IP_DS (Ziff.52)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
270 L	W 374 : OU Strzegom	S	IP_DS (Ziff.53)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
271 L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	S	IP_DS (Ziff.54)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
272 L	OU Ząbkowice Śląskie	S	IP_DS (Ziff.55)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
273 L	OU Zawidów	S	IP_DS (Ziff.56)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
274 L	OU Świdnica	S	IP_DS (Ziff.57)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
275 L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowitz zur N35	S	IP_DS (Ziff.72)	X	X	X					PL	Dolnośląskie			2	keine		
276 L	W 134: „kleine“ OU Rzepin	S	LRPO	X	X	X					PL	Lubuskie			2	Viadrina		
277 G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	S	P-L	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Spree-Neiße-Bobër	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste Realisierung voraussichtlich im November 2007 abschließen	
278 G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnern)	S	P-L	X	X	X		X			D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Viadrina	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
279 G	Gustebieser Loose-Gozdowice (Fährverbindung)	W	P-L	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Viadrina	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste, Eröffnung bis Ende 2007 vorgesehen	
280 G	Zelz-Steedler (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X	X	X		X			D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Spree-Neiße-Bobër	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
281 G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	S	P-L	X	X	X		X			D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Spree-Neiße-Bobër	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
282 G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer	S	P-L	X	X	X		X			D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Spree-Neiße-Bobër	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
283 G	Meurdehitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	S	P-L	X	X	X		X			D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Viadrina	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
284 G	Lebus-Görzycza-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung	W	P-L	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Viadrina	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
285 G	Nowy Lubusz-Lebus	W	P-L	X	X	X					D/PL	Brandenburg	Land Brandenburg		2	Viadrina	Realisierung voraussichtlich im Rahmen der Republik Polen zum Scherpaar abkommen, vorseitens zu befordern gem. Prioritätsliste	
286 B	B112/B87: Südangente Frankfurt (Oder)	S	RRG	X	X	X					D	Brandenburg	Stadt Frankfurt (Oder)		2	Viadrina	vorrangig zu befördern gem. Prioritätsliste	
287 L	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GUG Zytowan)	S	RRG								D	Brandenburg	Kommunen		2	Viadrina	im Bau	
288 L	Ausbau der K 6701 Weilitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GUG Zytowan)	S	RRG								D	Brandenburg	Kommunen		2	Viadrina	im Bau	
289 L	Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	S	RRG								D	Brandenburg	Stadt Frankfurt (Oder)		2	Viadrina	Maßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder)-Eisenhutenstadt	
290 FR	Oder-Neiße-Radweg	S	Homepage der Viadrina								D	Brandenburg	Euroregion Viadrina		2	Viadrina		
291 G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
292 G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
293 G	Grenzübergang Deschka - Plensk	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa	s. Nr. 227 und 263	
294 G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
295 G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
296 G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
297 G	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) - Sienarixka	S	KGÜ		X	X		X			D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		
298 G	Grenzübergang Pechern - Przewoz Potok	S	KGÜ	X	X	X					D	Sachsen	Kommune		2	Neiße-Nisa-Nisa		

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie do planów		Priorytety		Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przygotowane do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	Plan	Wykonanie	Realizacja											
299 G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucce	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
300 G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica (Engl. Brücke)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
301 G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
302 G	Grenzübergang Görlich - Zgorzelec (Klosterbrücke)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Görlitz	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
303 G	Grenzübergang Stritz-Marienthal – Posada (Klosterbrücke)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
304 G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turaszow	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
305 G	Grenzübergang Hirschfelde – Turaszow (Aschebrücke)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
306 G	Grenzübergang Zittau – Porajow (Reißbühlmühle)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
307 G	Grenzübergang Zittau – Porajow (Lustiglaweg)	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
308 G	Dreiländerpunkt: Trojstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogabnia	S	KGÜ	X	X	X	X						D	Sachsen	Löbau-Zittau	Kommune	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
309	Ausbaustrecke Berlin-Rostock	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
310	Ausbaustrecke Berlin-Pasevalk-Stralsund	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Mecklenburg-Vorpommern	diverse	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
311	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund (Bestandteil VDE1)	SC	EHK-P	X	X	X	X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Bergen, Stralsund	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
312	Ausbaustrecke Rostock-Stralsund (OPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście)	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
313	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermündenswinoujście	SC	BWVP/IRP-S	X	X	X	X						D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
314	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermündenswinoujście	SC	BWVP/IRP-S	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Brandenburg	Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		X
315	Ausbau CE 59 Szczecin - Wrocław	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie, Lubuskie	Viadrina	Deutsche Bahn AG	2	Pomerania/Viadrina		
316	Ausbau E 402 Goleniów - Kobbrzeg	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		
317	Ausbau E 59 Szczecin - Swinoujście	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		
318	Ausbau Linie Nr. 403 Wlask – Ulkowo	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		
319	Ausbau Linie E59 Szczecin – Goleniów	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		
320	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	SC	PKP PLK	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		Deutsche Bahn AG	1	Pomerania		
321	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt	SC	BWVP/IRP-S	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Oder-Spree	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina		X
322	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	SC	BWVP/IRP-S	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
323	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz	SC	BWVP/IRP-S	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg, Sachsen	diverse	Deutsche Bahn AG	2	Spree-Neiße-Bober, Neiße-		X
324	Nordkreuz - Karow	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
325	ABS Hoyerswerda - Horka - Bundesgrenze	SC	BFRSW	X	X	X	X						D	Sachsen	Niederschles. Oberlausitzkr.	Deutsche Bahn AG	2	Neiße-Nisa-Nysa		X
326	Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
327	Staaken - Berlin Ostbf	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
328	Bahnhof Ostkreuz	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
329	Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin	Berlin	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
330	Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	SC	BWVP	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Teltow-Fläming	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
331	Ausbau NE26 Berlin-Küstern auf 120 km/h	SC	JoTram	X	X	X	X						D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Märkisch-Oderland	Deutsche Bahn AG	2	Viadrina		X

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie do priorytetów		Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWODZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przygotowana przez realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	Plan do 2013										
332	Schienen-/Straßenanbindung BBI	s/SC	BVWP	X	X	X	X		-	D	Berlin, Brandenburg	Berlin, Dahme-Spreewald	Deutsche Bahn AG	2	keine		X
333	entfällt											diverse		2	keine		
334	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	SC	PKP PIK	X	X	X	X	X	-	PL	Lubuskie			2	Viadrina		
335	Ausbau Linie Nr. 203 Tczew - Kostrzyn - Abschnitt Krzyż - Kostrzyn	SC	RBWP	X	X	X	X		331	PL	Lubuskie			2	Viadrina		
336	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek - Gorzów Wilko.	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Lubuskie			2	Viadrina		
337	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwińsk - Zbąszynek	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-Bober		
338	Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikubowa - Zgorzelec - Görlitz	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Dolnosläskie			2	Neiße-Nisa-Nysa		
339	Ausbau Linie Nr. 278 „Teil E30 Wegliniec - Jedrzynowice-Zgorzelec-Görlitz	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Dolnosläskie			2	Neiße-Nisa-Nysa		
340	Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek - Gorzów Wilko.	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Lubuskie			2	Viadrina		
341	Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Dolnosläskie			2	Neiße-Nisa-Nysa		
342	Ausbau Linie Nr. 324 Rzeczn - Hagenwerder - Görlitz	SC	RBWP	X	X	X	X		-	PL	Dolnosläskie			2	Neiße-Nisa-Nysa		
343	Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie (Oder) (OE 36). Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG						-	D	Brandenburg	Uckermark, Spreewald, Oder-Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina	X	
345	Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60). Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG						-	D	Brandenburg	Barnim, Märkisch-Oderland		2	Viadrina	X	
346	DB: Neuschaffung „rollendes Material“, Mehrtrommsystem	SC	DR AG						-	D			Deutsche Bahn AG	2	keine		Präsentation vom Ministerpräsidenten, grenzüberschreitende Zulassung über EBA und VTR, vollständigen.
347	Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür.“	SC	JoTraM						-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X	
348	Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoTraM						-	D/PL	Berlin, Brandenburg			2	Viadrina	X	
349	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune	X	X	X	X		X	D/PL	Sachsen	Görlitz	Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa	X	
350	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON	X	X	X	X		X	D/PL	Sachsen		Zweckverband	2	Neiße-Nisa-Nysa	X	
351	Interoperabilität: Bahnverkehr	SC		X	X	X	X		-	D/PL				2	keine		
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffstieflerwerk	W	BVWP/ RBWP/ RBWP	X	X	X	X		-	D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania	X	
353	Honensatener-Friedrichshainer-Wasserstraße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kümos (Spree-Kanal)	W	IRP-W/ DRK-P	X	X	X	X		-	D	Brandenburg	Uckermark		1	Pomerania	X	
354	Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK	X	X	X	X		355, 356	D	Brandenburg	Oder-Spreee	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina	X	Mäßnahme des Standortentwicklungskonzeptes Frankfurt (Oder) Eisenhüttenstadt.
355	Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP/ IRP-W	X	X	X	X		354, 355	D	Brandenburg	Oder-Spreee		2	Viadrina	X	
356	Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstentum/Spreee	W	RPG	X	X	X	X		354, 355	D	Brandenburg	Oder-Spreee		2	Viadrina	X	
357	Anpassung Beräuhbarkeit Feltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG	X	X	X	X		-	D	Berlin	Berlin		2	keine	X	(2,20 m Abtieferte, 115 m Schleusenlänge)
358	Verlängerung Start- und Landebahn Flughafen Rügen (Gütn)	L	MVBL	X	X	X	X		-	D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen		1	Pomerania	X	
359	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR							D	Brandenburg	Barnim		1	Pomerania	X	
360	Neubau des Flugplatzes Zegre Pomorskie	L		X	X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
361	Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L		X	X	X	X			PL	Wielkopolskie			kein	keine		
362	Ausbau des Flughafen Goleniów	L		X	X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania		
363	Ausbau BBI	L		X	X	X	X			D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		
364	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (1,4 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L		X	X	X	X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland		2	Viadrina		

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS	Odniesienie przed realizacją		Priorytet	Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznadkownik realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
					Plan do 2013	Plan po 2013												
365	Ausbau des Flugplatzes Babimost	L		X	X	X					PL	Lubuskie			2	Spreewald-Neiße-Bober		
366	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wilk.	L		X	X	X					PL	Lubuskie			2	Vladina		
367	Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wfr	X	X	X			X		PL	Dolnośląskie			2	keine		
368	Eröffnung Werbellinakanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania		X
369 K	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Ant Joachimsthal	1	Pomerania		X
370 K	Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Ant Joachimsthal	1	Pomerania		X
371 K	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Ant Joachimsthal	1	Pomerania		X
372 K	Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Ant Joachimsthal	1	Pomerania		X
373 K	Radweg Zoo Eberswalde - Speichthausen	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	Stadt Eberswalde	1	Pomerania		X
374 K	Rad- und Wanderwege Finowkanal Eberswalde	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania		X
375 K	Marina Zerpenschleuse	Tour-Wasser	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania		X
376 K	Radwanderweg Oderberg-Liepe-Brodowin	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Barnim	WIN	1	Pomerania		X
377 K	Anbindung Dargun an Radfernwegdemetz Hamburg-Rügen	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania		X
378 K	Entwicklung Industrie- und Gewerbestandort (100 ha) Oder-Weise (westl. Schwedt)	S	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Uckermark	Ant Oder-Weise	1	Pomerania		X
379 K	Ausbau Oder-Neiße-Radweg Hintersee-Vogelsang-Watsin	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Ant Am Stettiner Haff	1	Pomerania		X
380 K	Ausbau Radwanderweg entlang Uecker	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	verschiedene	1	Pomerania		X
381 B	B194: OU Peenetal, Peenebrücke	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Landkreis Demmin	1	Pomerania		X
382 BAB	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	S	EHK-P	X	X	X			X		D	Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern	diverse		1	Pomerania		X
383 B	B198: OU Mirow, Maßnahmen im Zuge der Bundesstraße	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania		X
384 K	Anbindung Trollenhagen (Verkehrslandeplatz und GE) an B96	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Mecklenburg-Strelitz	Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	Pomerania		X
385 L	L19/L23: Ausbau BAB-Zubringer, OU Bad Sülze	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania		X
386	Reaktivierung Darf-Bahn (Barth-Zingst-Prerow)	SC	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania		X
387	Ausbau Tower, Abfertigungshalle Barth	L	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania		X
388 L	L191: Ausbau A20 bis Fischland	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Nordvorpommern	Landkreis Nordvorpommern	1	Pomerania		X
389 K	OMP 39: OD Reetzow (Usedom)	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
390 K	OMP 35: straßenbegleitender Radweg Sallenthin-Benz-Neppernin (Usedom)	Tour-Fuß/Bac	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
391 K	OMP 46: Ausbau Karmin-Mönchow-Wilhelmsfelde (Usedom)	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
392 K	OMP 39: Katschow-Labowitz-Benz (Usedom)	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
393 K	OMP 54: Rossin-B197	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
394 K	OMP 43: Zirchow-Flugplatz Henningsdorf-Gartz (Usedom)	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
395 K	Ausbau K7318 von L24 bis Pozlow	S	EHK-P	X	X	X					D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	Pomerania		X
396 B	B166: Ausbau A20-Schwedt, OU Passow	S	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania		X
397 B	B2: Schwedt - Anschluss A11	S	EHK-P	X	X	X					D	Brandenburg	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	Pomerania		X

Drugi fed Doost fed Pitar. Jistata. 31ariv/Watier region.wi. gmin.

Dem. Standardnormenkonzept im November 2005 beschlossene Söformnahme, OU Passow: Feutaballunac\_2006.edfdat

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie do planów		Przydziałanie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/POWIAT	Przygotowanie do realizatora	ZADANIA EUROREGIONALNE	PRZYPORZĄDKOWANIE Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	Wydatki								
398	enfällt														
399 K	Herstellung Gleisanschluss Hafen Schwedt an DB	SC	EHK-P	X	X					-	D	Uckermark	Stadt Schwedt	1	
400	B2: Ortsumgehng Angermünde	S	EHK-P	X	X						D	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	X
401 L	L28: Ausbau Stettiner Straße in Eggesin	S	EHK-P	X	X						D	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	
402 L	L28: Ausbau Uckerländer Straße, Eggesin	S	EHK-P	X	X						D	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	
403 L	Randowquerung in Eggesin	S	EHK-P	X	X						D	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	
404 L	GU6 Hintersee-Dobleszczyn für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P	X	X						D	Uckermark	Landkreis Uckermark	1	X
405 L	GU6 Garz (Usedom) für Wirtschaftsverkehr öffnen	S	EHK-P	X	X						D	Ostvorpommern	Landkreis Ostvorpommern	1	
407	Fährverbindung Swinoujście-Szczecin	W	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	
408	Bahnbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Düchertow	SC	EHK-P BSWAG	X	X				X	310	D	Ostvorpommern		1	X
409 K	Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK	X	X						D	Uckermark	Stadt Schwedt	1	X
410 K	Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK	X	X						D	Uckermark	Stadt Schwedt	1	X
411 B	B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis Bz. Zitzethen)	S	STEK	X	X						D	Uckermark	Land Brandenburg	1	X
412 K	Entwicklung Erlebnisachse "Schwäzeta" in Eberswalde	four-Fuß/Pad	IMSEK	X	X						D	Barnim	Stadt Eberswalde	1	X
413 K	Entwicklung Finowkanal - Eberswalde	four-Fuß/Pad	IMSEK	X	X						D	Barnim	Stadt Eberswalde	1	X
414 B	S11: Ortsumgehng Kdoblitz	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
415 B	S11: Ortsumgehng Koszalin	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
416 B	S11: Ortsumgehng Bobolice	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
417 B	S11: Ortsumgehng Szczecinek	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
418 B	S10: Ortsumgehng Wätz	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
419 L	N31: Ortsumgehng Gryfino	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
420 L	N31: Ortsumgehng Chojna	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
421 L	N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
422 K	Brücke über die Swine in Swinoujście	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
423 K	Umbau der Wörzeze-Wiadysława-IV-Straße (Swinoujście), nördl. Hafengebieten	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
424 K	Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P	X	X						PL	Zachodniopomorskie		1	X
425 K	Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	four-Fuß/Pad	EHK-P	X	X						D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie		1	X
426 K	Grenzübergang Stolpe-Bielinek	four-Fuß/Pad	EHK-P	X	X						D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie		1	X
427 L	L30/L38 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB	X	X						D	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	X
428 L	L35 OU Munchberg	S	LSBP-BB	X	X						D	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	X
429 L	L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB	X	X						D	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	X
430 L	L39 OU Gosen	S	LSBP-BB	X	X						D	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	X



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie do planów		Przyznane środki	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznana kwota nie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	PL	graniczna											
431 L	L37 OU Pohltz	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		vordringlicher Bedarf	
432 L	L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		vordringlicher Bedarf	
433 L	L43 OU Kobeln	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
434 L	L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
435 L	L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
436 L	L37 OU Rießen	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
437 L	L37 OU Biegen	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
438 L	L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
439 L	L29 OU Sydow-Grünthal	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		weiterer Bedarf	
440 L	L30 OU Seeheid und Löhme	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		weiterer Bedarf	
441 L	L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
442 L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		weiterer Bedarf	
443 L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
444 L	L431 OU Möbiskrüge	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
445 L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
446 L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
447 L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
448 L	L411 Netzeinzug Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
449 L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
450 L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
451 L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
452 L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
453 L	L45 OU Göhlen	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
454 L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
455 L	L33 OU Hönöw, 4-streifiger Ausbau	S	LSBP-BB	X		X	X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		weiterer Bedarf, Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen	
456 L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
457 L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
458 L	L452 Netzeinzug Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
459 L	L39 Netzeinzug Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
460 L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
461 L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
462 L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
463 L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB			X	X				D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		weiterer Bedarf	
																		Bewertungsziffer < 1	

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie do planów		Priorytety		Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/POWIAT	Przygotowana przez realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	Plan	Wydatki	Przebieg									
464 L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania		Bewertungsziffer < 1
465 L	L26 OU Brüssow	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania		Bewertungsziffer < 1
466 K	K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania		Bewertungsziffer < 1
467 L	L435 OU Grunow	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Vladrina		Bewertungsziffer < 1
468 L	L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		Bewertungsziffer < 1
469 L	L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/B-B-Haldemühl)	S	LSBP-BB	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Vladrina		Bewertungsziffer < 1
470 G	Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Słomino-Regenlin.	S	ZZDW	X	X	X	X	X	X		D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie		Land Brandenburg-Vorpommern	1	Pomerania		Bewertungsziffer < 1
471 W	Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W									D	Mecklenburg-Vorpommern		Land Mecklenburg-Vorpommern	1	Pomerania		X
472 W	Baggerung Jez. Dabie	W									PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
473 K	Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego	Tour-Fuß/Rad	Kommune	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
474 K	Bau Radweg entlang Ulica Krzywa	Tour-Fuß/Rad	Kommune	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
475 K	Ausbau der Straßen Ul. St. Momiński, Ul. B. Prusa. Bau begleitender Radweg	Tour-Fuß/Rad	Kommune	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
476 K	Umbau der Straße Wybrzeże Władysława IV	S	Kommune	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
477 K	entfällt																	
478 K	Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibor und Wollin	S	Kommune	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
479 B	M3 OU Przytze	S	Stadt Przytze	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Przytze	1	Pomerania		X
480 B	Ausbau Strassenzug N31 Kostrzyn-Sarbinowo, N23 Sarbinowo-Myśluborz, N26 Sarbinowo	S	Stadt Barlinek	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania		X
481 L	Ausbau Strassenzug W156 Lipiany-Barlinek, W151 Barlinek-Swidwin, W162 Swidwin-Barlinek	S	Stadt Barlinek	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania		X
482 B	Ausbau N93 (Grunwaldzka Strasse in Swinoujście)	S	Stadt Swinoujście	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
483 K	Ausbau Wojzka Polskiego Strasse in Swinoujście	S	Stadt Swinoujście	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
484 K	Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa	S	Gemeinde Widuchowa	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Widuchowa	1	Pomerania		X
485 K	Ausbau Grunwaldzka Strasse in Dębno	S	Gemeinde Dębno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania		X
486 K	Neubau Radwegnetzes Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Płonne- Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Dębno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Dębno	1	Pomerania		X
487 K	Neubau Radwegnetzes Barlinek- Krzywna - Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Stadt Barlinek	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Barlinek	1	Pomerania		X
488 K	Neubau Radweg im Zuge Krzywa Strasse in Swinoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Swinoujście	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
489 K	Neubau Radweg um Jamno See	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Mielno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania		X
490	Eisenbahnverbindung Koszalin- Mielno	SC	Gemeinde Mielno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania		X
491 K	Neubau Promenade in Swinoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Swinoujście	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Swinoujście	1	Pomerania		X
492	Fährverbindung Koszalin- Mielno	W	Gemeinde Mielno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania		X
493 K	Ausbau Straßennetzes in Mielno	S	Gemeinde Mielno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania		X
494 K	Ausbau Straßenschnittes Darowo-Mielno-Kobbrzeg	S	Gemeinde Mielno	X	X	X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Gemeinde Mielno	1	Pomerania		X
495 K	Sanierung Bahnhof Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Vladrina		X
496 K	Ausbau KV-Terminal Frankfur (Oder)	SC	IVK-O-S	X	X	X	X	X	X		D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Vladrina		X

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS			Odniesienie przedsięwzięcia		Priorytet realizacyjny	Przyznaczenie	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznaczenie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi
				Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013												
497 K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Frankfurt (Oder)	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina		X
498 K	Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Eisenhüttenstadt	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina		X
499 K	Ausbau Wasserinfrastruktur Frankfurt (Oder)	Tour-Wasser	IVK-O-S	X	X	X						-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina		X
500 K	Ausbau Wasserinfrastruktur SOW Eisenhüttenstadt	Tour-Wasser	IVK-O-S	X	X	X						-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina		X
501 K	Prüfung Ankerkennung Luftraum F Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt	L	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina		X
502 K	Neuordnung Bahnhofsareal Bismarckstraße Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S	X	X	X						-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina		X
503 K	Verlängerung Rb 35 bis Bad Saarow Klinikum	SC	IVK-O-S	X	X	X						-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Bad Saarow	2	Viadrina		X
504 L	L35 Ausbau OD Petersdorf	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina		X
505 B	B168 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina		X
506 L	L35 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina		X
507 K	Neubau Wasserversorgungsanlage/Anlagestelle Personenschiffahrt Fürstenwalde/Spree	Tour-Wasser	IVK-O-S	X	X	X						-	D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/Spree	2	Viadrina		X
508 K	L339 Ausbau Honower Weg, OU Dorf Honow, Besseltalstraße Bismarckstraße NE 26/55	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina		X
509 B	B246 OU Beeskow-Schneeberg	S	IVK-O-S	X	X	X							D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina		X
510 L	Neubau Woiwodschaftsstraße Bielany - Łany - Druceleka (L6 Loese)	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
511 L	W 360: OU Gryfów Śl.	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
512 L	W 382: OU Zapkowice Śl.	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
513 L	W 357: OU Zawidów	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
514 L	W 382: OU Świdnica	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
515 L	Ausbau W 367 und 366 (Wyslakowice bis Miłków)	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
516 L	Umbau W 352 Radomierzycze - Zgorzelec	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
517 L	Umbau W 296 - Etappe I, II, III	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
518 L	Ausbau Verbindungen Euroregion Neiffe	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
519 L	Umbau W 297 - Etappe I, II, III	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
520 L	Umbau W 352 Radomierzycze - Zatonie	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
521 L	Umbau W 297 km 90+822, Lwówek Śląski	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
522 L	Umbau W 350 km 49+750 w. Parowa	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
523 L	Umbau W 404 km 2+438, Świeradów Zdrój	S	IVK-O-S	X	X	X							PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
524	Ausbau Linie Nr. 274 Wroclaw Gk - Jelenia Góra - Luban' - Mikulowa - Zgorzelec - Górzlitz	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
525	Ausbau Linie Nr. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Góra - Jakuszyce	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
526	Ausbau Linie Nr. 308 Jelenia Góra - Kamienna Góra	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
527	Ausbau Linie Nr. 340 Mysłkowice - Karpacz	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
528	Ausbau Linie Nr. 317 Gryfów Śl. - Mirk - Pobiedzna	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X
529	Ausbau Linie Nr. 336 Mirk - Świeradów Nadl.	SC	RWBP	X	X	X						-	PL	Dolnosląskie			kein	keine		X

Drugi fed Docx fed Plar: lista 3.km/Wojew regionowi.gmn



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS		Odniesienie do planów		Priorytety		Przyznane środki	Wkład w poprawę osiągalności (1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyznana kwota realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE	Uwagi		
				Plan do 2013	Plan po 2013	Plan do 2013	Plan po 2013	W realizacji	W realizacji												W realizacji	W realizacji
530	Ausbau Linie Nr. 279 Luban Śl. - Węgliniec	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine				X		
531	Ausbau Linie Nr. 282 (Teil: Węgliniec - Żary)	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine					X	
532	Ausbau Linie Nr. 285 (Teil: Mikowice - Żagan)	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine					X	
533	Ausbau Linie Nr. 14 (Teil: Żagan - Forst)	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine					X	
534	Ausbau Linie Nr. 283 (Teil: Jelena Góra - Zdobychów)	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine					X	
535	Ausbau Linie Nr. 290 Mikubowa - Bogatynia	SC	RWBP	X	X	X	X					-	PL	Dolnośląskie		keine					X	
536	S3 Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
537 BAB	A-18 Abschnitt Olszyna - Goinice, 2. fahrbahn	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
538 BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
539 B	S3 Neubau Rawicz - Trzebnica Wrocław	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
540 B	S5 Neubau Wrocław - Kłodzko - Boboszew	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
541 B	N 3: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Gaworzec - Leńnica (A4)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
542 B	N 3: Modernisierung Abschnitt Legnica (A4) - Bolików	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
543 B	N 3: Modernisierung Abschnitt Bolików - Jelena Góra	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
544 B	N 3: Modernisierung Abschnitt Jelena Góra - Szklarska Poręba (gr. państwa)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
545 B	N 4: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Bolesławiec - A4	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
546 B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Złagrod - Trzebnica	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
547 B	N 5: Modernisierung Abschnitt (A4) Kostomłoty - Bolików	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
548 B	N 5: Modernisierung Abschnitt Bolików - Lubawka (gr. państwa)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
549 B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Syców - Wrocław	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
550 B	N 8: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Kłodzko	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
551 B	N 8: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Kudowa Słone (gr. państwa)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
552 B	N 12: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Przemków - Głogów	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
553 B	N 12: Modernisierung Abschnitt Głogów - Wilków (gr. woj.)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
554 B	N 30: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Jelena Góra	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
555 B	N 33: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Boboszew (gr. państwa)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
556 B	N 35: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Swidnica	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
557 B	N 35: Modernisierung Abschnitt Swidnica - Mieroszów (gr. państwa)	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
558 B	N 46: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Zloty Stok	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
559 B	N 94: Modernisierung Abschnitt Prochowice - Wrocław	S	GDDKA	X	X	X	X						PL	Dolnośląskie		keine					X	
560 K	Effizienter und umweltfreundlicher Zugang zur Hafeninfrastruktur	S	Stadt Swinoujście	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		keine					1	Pomerania
561 K	Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toiletten und Strandbüschen	S	Stadt Swinoujście	X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie		keine					1	Pomerania

## **A2 Karty wybranych projektów**

### **A2.1 Projekty Mecklenburg-Vorpommern**

### **A2.2 Projekty Brandenburg**

### **A2.3 Projekty Berlin**

### **A2.4 Projekty Sachsen**

### **A2.5 Projekty Zachodniopomorskie**

### **A2.6 Projekty Lubuskie**

### **A2.7 Projekty Dolnośląskie**

**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**


---

## **Spis treści**

Projekty 313: Połączenie komunikacją publiczną Ahlbeck-Świnoujście.....	2
Projekty 408: Połączenie kolejowe Ahlbeck-Ducherow .....	6



**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW****Projekty 313: Połączenie komunikacją publiczną Ahlbeck-Świnoujście**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>POŁĄCZENIE KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ AHLBECK-ŚWINOUJŚCIE</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– przebieg trasy: połączenie między punktem końcowym toru UBB w miejscowości Ahlbeck (Granica państwa) a centrum miasta Świnoujście (etap 1), skomunikowanie Ahlbeck i lądowiska w Garz (etap 2)</li> <li>dostępność komunikacji zbiorowej: brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele projektu <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ponowne uruchomienie „transgranicznych” połączeń komunikacyjnych w regionach ważnych turystycznie</li> <li>– Stworzenie ważnych powiązań komunikacją zbiorową pomiędzy kąpieliskami nadmorskimi a istniejącym lądowiskiem</li> <li>– Opracowanie wspólnego transgranicznego projektu wysyłającego pozytywne sygnały w zakresie współpracy</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: element zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Uznam-Wolin</li> <li>• Uzależnienie od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Modernizacja linii Ducherow-Ahlbeck</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kierunki rozwoju stawiają sobie za cel wsparcie transgranicznych powiązań komunikacyjnych</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

OPIS	TREŚĆ
	o znaczeniu lokalnym i regionalnym w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych. Przy takim sformułowaniu projekt jest spójny z celem.
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac budowlanych: Deutsche Bahn AG, Usedomer Bäder Bahn, PKP</li> <li>Osoba do kontaktu: do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miasto Świnoujście, Euroregion Pomerania i Usedomer Bäder Bahn (UBB) podpisały w roku 2005 umowę stanowiącą podwaliny pod przedłużenie UBB przy założeniu przedłużenia torów z Ahlbeck do Świnoujścia.</li> <li>UBB podpisała umowę dzierżawy na 30 lat działek pod przedłużenie toru z Ahlbeck do Świnoujścia.</li> <li>W chwili obecnej relacja jest obsługiwana połączeniem autobusowym (Europalinie der UBB) – granica do centrum Świnoujścia.</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łącznie: : brak danych</li> <li>Finansowanie : brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>W ramach zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Uznam-Wolin pogłębiono już założenia do rozwiązań i kontynuowano proces uzgodnień transgranicznych.</li> </ul>
<b>UTRUDNIENIA W PROCESIE PLANOWANIA/REALIZACJI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
<b>EFEKTY</b>					
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Znawczej poprawie ulegnie bezpośrednie połączenie z Ahlbeck do Świnoujścia.</li> </ul>

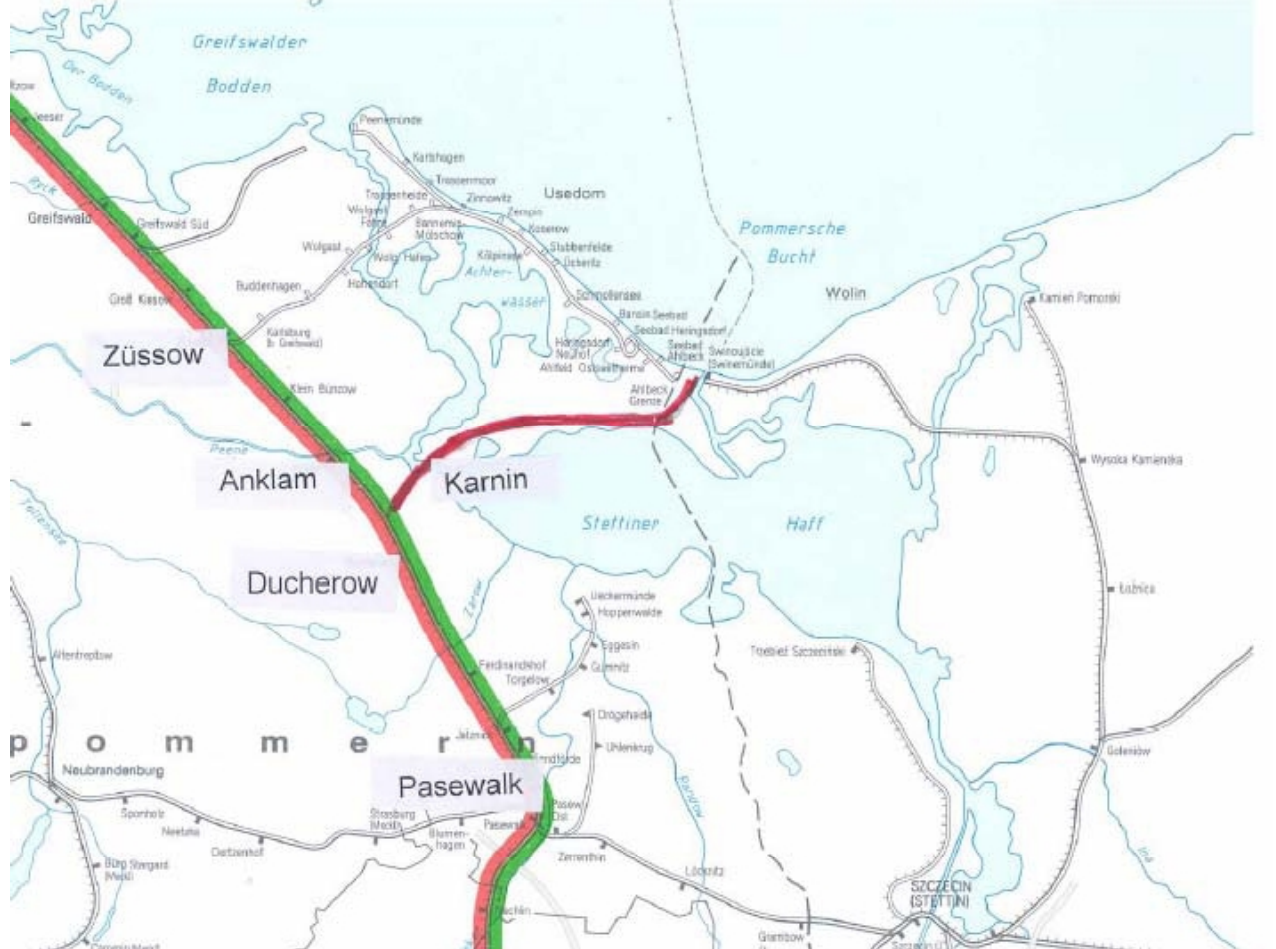
**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niskie</b>	<b>brak o-ceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ To samo dotyczy planowanych instytucji w regionie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obniżenie kosztów transportu, skrócenie czasu jazdy</li> </ul>	<b>(X)</b>	<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zlikwidowanie konieczności przesiadki jedynie częściowo wpłynie na czas przejazdu, ponieważ w chwili obecnej istnieją jeszcze kontrole paszportowe. Po wstąpieniu Polski do układu z Schengen zysk czasowy będzie jeszcze większy.</li> </ul>
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stworzenie bezpośredniego połączenia bez konieczności przesiadki</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Niebezpośrednio poprzez poprawę skomunikowania kierunku Uznam i Szczecin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ponieważ istniejące trasy są w dużym stopniu wykorzystywane, to oddziaływanie tego rodzaju należy określić jako średnie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni itp.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restrykcje dotyczące</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W rozumieniu z rezygnacji z przewozów indywidualnych na rzecz komunikacji publicznej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bezpośrednie połączenie komunikacją publiczną</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie do struktury osadniczej)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprzez przejścia z przewodów indywidualnych na komunikację publiczną</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por. powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por. powyżej</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np.</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja połączenia kolejowego Ducherow-</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niskie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>elementy infrastruktury</b>	niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)					Ahlbeck ▪ Modernizacja połączenia kolejowego Szczecin - Świnoujście
	▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	<b>X</b>				▪ Oczekiwany wzrost atrakcyjności całego regionu - - jako projekt pilotażowy
	▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por. powyżej)		<b>X</b>			▪ por. powyżej
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				▪ Połączenie komunikacją publiczną może generować nowe impulsy dla rozwoju transgranicznego w zakresie projektów transportowych.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	▪ Zagwarantowane finansowanie ▪ Dofinansowanie UE					▪ do wyjaśnienia
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	▪ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)	<b>X</b>				▪ Stworzenie połączeń transgranicznych realizuje sformułowane kierunki rozwoju.
	▪ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.				<b>X</b>	▪ do wyjaśnienia

**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW****Projekty 408: Połączenie kolejowe Ahlbeck-Ducherow**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>BAHNANBINDUNG AHLBECK-DUCHEROW</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy: na północ od Ducherow będzie rozwidlenie w kierunku Uznam wzdłuż „starej” trasy aż bezpośrednio do istniejącego przejścia granicznego</li> <li>– Szczególne obiekty: odbudowa starego mostu w miejscowości Karnin (zabytek przemysłu)</li> </ul> </li> <li>• Cele projektu <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odbudowa odcinka kolejowego Ducherow-Świouście, której użytkowania zaprzestano po II wojnie światowej</li> <li>– Modernizacja w wariantcie z dwoma torami</li> </ul> </li> <li>• Wpisywanie się w strategię nadrzędne: Element Federalnego Planu Budowy Dróg jako projekt międzynarodowy, w chwili obecnej brak ujęcia w inwestycjach priorytetowych lub inwestycjach dalszego rządu, w tym celu należy zbadać i spełnić przewidziane kryteria.</li> <li>• Zależność od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odcinek modernizacyjny Berlin-Pasewalk-Stralsund</li> </ul> </li> <li>• Zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kierunki rozwoju stawiają sobie za cel wsparcie transgranicznych powiązań komunikacyjnych o znaczeniu lokalnym i regionalnym w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych. Przy takim sformułowaniu projekt jest spójny z celem.</li> </ul> </li> </ul>



**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac budowlanych: Deutsche Bahn AG</li> <li>Osoba do kontaktu: :do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
	<b>PL</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input checked="" type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>W negocjacjach prowadzonych z Rzeczpospolitą Polską odbudowa odcinka nie odgrywa żadnej roli. Dotychczas nie udowodniono powodzenia funkcjonowania połączenia od strony ekonomicznej.</li> <li>Zlecono przeprowadzenie głównych założeń, które mają być gotowe we wrześniu 2007.</li> <li>Na podstawie pozyskanych wyników będzie można podjąć dalsze decyzje dotyczące odtworzenia tego odcinka.</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>otwarte</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łącznie: : brak danych</li> <li>Finansowanie: brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negocjacje prowadzone dotychczas z Rzeczpospolitą Polską pokazują, że odbudowa tego odcinka nie odgrywała żadnej roli w planach i założeniach. Dalsze plany i założenia wyjaśnią potrzebę istnienia tej linii.</li> </ul>
<b>UTRUDNIENIA W PLANOWANIU/REALIZACJI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na etapie obecnych założeń nieznanne.</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
<b>EFEKTY</b>					
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji gospodarczych</li> </ul>	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie zwiększy w znacznym stopniu dostępność obszarów turystycznych na Uznamie i atrakcyjność połączenia kolejowego Berlin-Bałtyk.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji gospodarczych</li> </ul>	X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wszystkie inne instytucje o charakterze</li> </ul>



**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niskie</b>	<b>brak o-ceny</b>	
						turystycznym, w szczególności po stronie polskiej, będą czerpać z tego korzyści.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przejazdu, skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>W chwili obecnej „nadkłada się drogę” przez Züssow (przesiadka), a czas przejazdu z Berlin Hbf do Ahlbecku wynosi cztery godziny. Odtworzenie połączenia może skrócić czas podróży o 0,5 do 1 h.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny/dostępność, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>por. powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Znaczna poprawa dostępności obszaru turystycznego, w szczególności na kierunku z Berlina.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów wypoczynkowych, zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego etc.)</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Likwidacja konieczności objazdu przez Züssow doprowadzi do odciążenia tego odcinka, jednakże na nowej trasie pojawi się nowe obciążenie ruchem. Poprzez zakładane przeniesienie ruchu indywidualnego na komunikację publiczną osiągnięte zostaną za to pozytywne efekty.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni itp.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restrykcje dotyczące</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie części ruchu indywidualnego na kolej wniesie znaczny wkład w uspokojenie ruchu na drodze.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	<b>X</b>		<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Klasyczne działanie służące wzmocnieniu komunikacji publicznej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie do struktury osadniczej)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>por. powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>por. powyżej</li> </ul>


**Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niskie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>środki transportu (kolej, woda)</li> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie części ruchu indywidualnego na kolej wniesie znaczny wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizacja odcinka Berlin-Pasewalk Stralsund</li> <li>Połączenie komunikacją publiczną Ahlbeck-Swinoujście</li> <li>Modernizacja E 59 Szczecin - Swinoujście</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wkład w podniesienie atrakcyjności całego regionu Uznam/Wolin</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z zaplanowaną infrastrukturą (por. powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wkład w rozwój turystyczny regionu – z tego punktu widzenia projekt ma duże znaczenie.</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zagwarantowane finansowanie</li> <li>Dofinansowanie UE</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych dotyczących finansowania</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie połączeń lokalnych i regionalnych, aby w ten sposób skomunikować ze sobą istniejące sieci komunikacyjne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Spis treści**

A2.2 Opisy Projektów - BRANDENBURGIA .....	2
Projekt 127: B112 Obejście miejscowości EISENHÜTTENSTADT .....	2
Projekt 129: B166 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI SCHWEDT (Z PRZEJŚCIEM GRANICZNYM) .....	7
Projekt 136: B246/B112 NOWE PRZEJŚCIE GRANICZNE NA PÓŁNOC OD EISENHÜTTENSTADT .....	12
Projekt 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL.....	18
Projekt 278: PRZEJŚCIE GRANICZNE COSCHEN-ZYTOWAN .....	23
Projekt 280: ZELZ-SIEDLEC.....	28
Projekt 281: FORST-ZASIEKI.....	32
Projekt 282: RATZDORF-KOSARZYN .....	36
Projekt 283: NEURÜDNITZ-STARA RUDNICA .....	40
Projekt 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ .....	44
Projekt 286: B112/B87 POŁUDNIOWA NITKA DROGI FRANKFURT (ODER).....	48
Projekt 331: Modernizacja NE26 Berlin-Küstrin.....	53

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****A2.2 Opisy Projektów - BRANDENBURGIA****Projekty 127: B112 Obejście miejscowości EISENHÜTTENSTADT**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>B112 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI EISENHÜTTENSTADT</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa nowej drogi, 2 pasma ruchu bez pasa bocznego</li> <li>– zachodni przebieg trasy wokół miejscowości Eisenhüttenstadt</li> <li>– długość ok. 8,9 km</li> <li>– kategoria drogi: Droga federalna</li> <li>– aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): uwzględnienie obszarów ochrony przyrody, obszarów habitatowych</li> <li>– Objekty specjalne: brak</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Część trasy Odra-Nysa</li> <li>– Poprawa dostępności (np. BAB12)</li> <li>– Odciążenie śródmieścia Eisenhüttenstädter z ruchu tranzytowego</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umieszczenie w planie potrzeb dróg federalnych (BB6129), inwestycja pilnej realizacji, nowe przedsięwzięcie ze szczególnymi wymogami planistycznymi w kontekście ochrony przyrody, ważny Projekt w kontekście rozszerzenia UE na Wschód</li> <li>Działanie z ramowego planu inwestycyjnego</li> <li>Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>Dalszy odcinek drogi Odra-Łużyca</li> <li>Połączenie drogowe od B246 w kierunku Polski z nowym połączeniem transgranicznym</li> </ul> </li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>Również w odniesieniu do tego odcinka drogi Odra-Łużyca można powiedzieć, że kierunki rozwoju przewidują wprawdzie takko cel poprawę dostępności ponadregionalnej obszaru pogranicza, ale w tym przypadku priorytetem powinno być rozbudowanie infrastruktury kolejowej i wodnej w celu odciążenia drogi.</li> <li>Droga Odra-Łużyca należy do priorytetowych działań wspomnianych kierunków rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: rząd federalny lub landowy Brandenburgii</li> <li>Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii, Oddział Frankfurt (Oder), wydział 1: Planowanie i Projektowanie</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opracowanie wstępnej dokumentacji (LS): w toku</li> <li>Procedura uzgadniania przebiegu trasy - proces konsultacji (LBV): początek prawdopodobnie 2008</li> <li>Decyzja zatwierdzająca przebieg trasy: otwarta</li> <li>Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej (LS): otwarta</li> <li>Początek prac (LS): otwarte</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Otwarcie procedury uzgadniania przebiegu trasy: w chwili obecnej nie uzgodniono terminu (prawdopodobnie 2008)</li> <li>Decyzja zatwierdzająca przebieg trasy: w chwili obecnej brak ustalonego terminu</li> <li>Dalsze procedowanie zależy od decyzji zatwierdzającej przebieg trasy</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane koszty łączne: 17,2 mln EUR zgodnie z Ramowym Planem Inwestycji</li> <li>Finansowanie : rząd federalny, zapewnione, ponieważ jest w planie potrzeb Federalnego Planu Rozbudowy Dróg i w Ramowym Planie Inwestycyjnym</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : <ul style="list-style-type: none"> <li>BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast</li> <li>GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii</li> <li>LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii</li> <li>MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego</li> </ul> </li> <li>Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi</li> <li>Konferencja wnioskodawca dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): nastąpi</li> <li>Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): nastąpi</li> <li>PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): nastąpi</li> <li>Zatwierdzenie przebiegu linii : nastąpi</li> <li>Opracowanie wstępnego Projektu (LS): w toku</li> <li>Zatwierdzenie Projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte</li> </ul>			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notatka o przejrzaniu Projektu wstępnego (BMVBS): otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte</li> <li>• Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte</li> <li>• Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte</li> <li>• Początek budowy (LS): otwarte</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	•
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	• w chwili obecnej Projekty wstępny: trudności nie są znane
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	• jest integralną częścią procedury planistycznej

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				▪ Poprawa dostępności południowego obszaru w kierunku BAB12
	▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				▪ por powyżej
	▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu	X				▪ w związku z realizacją całego przebiegu drogi Odra - Łużyca
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	▪ Poprawa dostępności	X				▪ w związku z realizacją całego przebiegu drogi Odra - Łużyca
	▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskim korytarzem II
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)	X				▪ Budowa obejścia w znacznym stopniu odciążą srodmieście Eisenhüttestadt od ruchu tranzytowego.




**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprzez poprawę przepustowości na B112 obejście nie przyczyni się do zmniejszenia obciążenia komunikacyjnego leisten.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie śródmieścia Eisenhüttenstadt przyniesie duży efekt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie śródmieścia może efektywnie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dokończenie drogi Odra-Łużyca</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja ośrodka wzrostu Eisenhüttenstadt (przemysł, wytwórstwo, port)</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jako odcinek drogi Odra-Łużyca Projekt ma duże znaczenie dla rozwoju całego obszaru.</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rząd federalny i landowy</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty nie jest bezpośrednio o charakterze transgranicznym</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obejście nie jest przedmiotem umów międzypaństwowych.</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 129: B166 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI SCHWEDT (Z PRZEJŚCIEM GRANICZNYM)**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>B166 OBEJŚCIE MIEJSCOWOŚCI SCHWEDT (Z PRZEJŚCIEM GRANICZNYM)</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy: do wyjaśnienia</li> <li>– Obiekty specjalne: Obiekt mostowy</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odciążenie miejscowości Schwedt od ruchu tranzytowego</li> <li>– Poprawa dostępności przejścia granicznego Krajniki Dolny w stosunku do ponadregionalnych sieci transportowych (BAB11)</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Umieszczenie w Federalnym Planie Budowy Dróg jako działanie pilne o szczególnych wymaganiach planistycznych w stosunku do ochrony środowiska</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– w chwili obecnej nie ma</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii</li> <li>• Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii , Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i Projektowanie</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przewidywane koszty łączne : brak danych 25,3 Mln EUR</li> <li>• Finansowanie : Rząd federalny i landowy</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast</li> <li>– GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii</li> <li>– LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii</li> <li>– MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi</li> <li>• Konferencja wnioskodawcza dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL):nastąpi</li> <li>• Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury(LS): otwarte</li> <li>• PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte</li> <li>• Zatwierdzenie przebiegu linii : otwarte</li> <li>• Opracowanie wstępnego Projektu (LS): otwarte</li> <li>• Zatwierdzenie Projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte</li> <li>• Notatka o przejrzeniu Projektu wstępnego (BMVBS): otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte</li> <li>• Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte</li> <li>• Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte</li> <li>• Początek budowy (LS): otwarte</li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>TRUDNOŚCI W</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
PLANOWANIU I REALIZACJI /	
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> <li>integralna część procedury planistycznej</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Większa rangę ma Połączenie w kierunku BAB11</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>większe efekty zostaną osiągnięte po zlikwidowaniu kontroli granicznych po przystąpieniu Polski do układu z Schengen</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności z kierunku Mysłibórz i Pyrzyce</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Dla wskazanych obszarów wynika nieco zwiększona dostępność do transeuropejskich sieci</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie centrum miasta od ruchu tranzytowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingerencja zmienionego/nowego przejścia granicznego w obszary ochrony przyrody wzdłuż Odry</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa przepustowości B166 nie spowoduje wkładu obejsca w zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego.</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

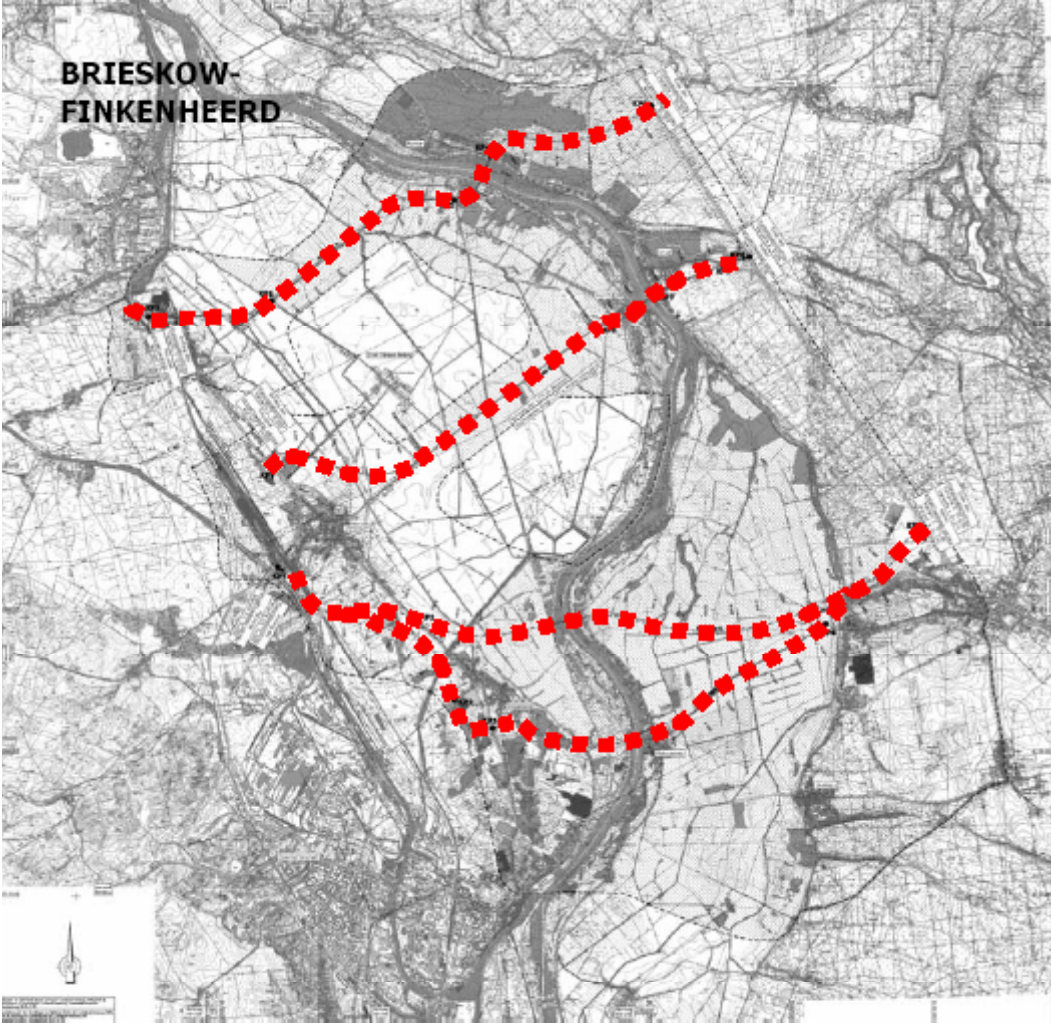
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Duże efekty poprzez odciążenie śródmieścia Schwedt.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie śródmieścia może efektywnie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>w chwili obecnej nie ma</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Jako Projekt transgraniczny obejście Schwedt z nowym przejściem granicznym ma szczególne oddziaływanie symboliczne z punktu widzenia integracji pogranicza</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie przez rząd federalny i landowy</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie jest (jeszcze)</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	międzypaństwowymi itp.					przedmiotem porozumień międzypaństwowych .

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 136: B246/B112 NOWE PRZEJŚCIE GRANICZNE NA PÓŁNOC OD EISENHÜTTENSTADT**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>B246/B112 NOWE PRZEJŚCIE GRANICZNE NA PÓŁNOC OD EISENHÜTTENSTADT</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nowa inwestycja , 2 Pasy jezdni bez pasa pobocza</li> <li>– Połączenie z B112, na północ od Eisenhüttenstadt, nowa inwestycja, Węzeł komunikacyjny w chwili obecnej 4 warianty przebiegu trasy (por. mapa)</li> <li>– Przeprawa na Odrze , nowa inwestycja, obiekt mostowy, nowe Połączenie transgraniczne</li> <li>– Po stronie polskiej połączenie z drogą krajową 29 (pomiędzy Urad na północy a Cybinką na południu)</li> <li>– Długość ca. 6 do 7 km</li> <li>– Kategoria drogi : Droga federalna</li> <li>– KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): Obszary habitatowe inad Odrą, obszar specjalnej ochrony</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Objekty specjalne : brak danych</li> <li>- inne cechy szczególne brak danych</li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stworzenie nowych połączeń transgranicznych dla ruchu osobowego i towarowego</li> <li>- Entlastung Przejście graniczne Guben und der Zufahrtsstraßen</li> <li>- Förderung des Austauschs von Waren, Dienstleistungen etc. durch den neue grenzüberschreitende Verbindung</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Umieszczenie w Planie Budowy Dróg Federalnych jako (Nr. BB8216) działanie pilne o szczególnych wymaganiach planistycznych w stosunku do ochrony środowiska</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ewent. B112, Obejście Eisenhüttenstadt</li> <li>- Modernizacja drogi krajowej 29 (PL), ponieważ nastąpi połączenie z nią</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>- W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> <li>- Pomimo takiego sformułowania Projekt nie należy do działań priorytetowych w kierunkach rozwoju, jednak przez stronę niemiecką wymagany</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii</li> <li>• Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii , Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i Projektowanie</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury planowania przestrzennego (LS): w toku</li> <li>• Rozpoczęcie procedury planowania przestrzennego prawdopodobnie I/2008 <ul style="list-style-type: none"> <li>- transgraniczna procedura planowania przestrzennego (ROV) z następującymi etapami: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Opracowanie studium wykonalności (wyznaczenie konkretnych obszarów poszukiwań przebiegu trasy, ocena wybranych obszarów) (zamknięcie)</li> <li>o Opracowanie dokumentacji planistycznej na potrzeby konferencji inauguracyjnej proces konsultacji (zamknięte)</li> <li>o Polsko-niemiecka konferencja wnioskodawcza (21. sierpnia 2003), następujące wyniki: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ustalenie obszaru badań dla procedury planistycznej, badania oddziaływania na środowisko, badania oddziaływania na obszary habitatowe</li> <li>▪ Uzgodnienie treści badań dla procedury planistycznej, badania oddziaływania na środowisko, badania oddziaływania na obszary habitatowi, badania obszarów specjalnej ochrony</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury planowania przestrzennego : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Położenie, warianty przebiegu trasy,</li> <li>o Badanie oddziaływania przestrzennego (RVU)</li> <li>o Badanie oddziaływania na środowisko (UVU)</li> <li>o Studium oddziaływania na środowisko (UVS)</li> <li>o Badanie oddziaływania na obszary habitatowe FFH-VP</li> </ul> </li> <li>- Procedura planowania przestrzennego z transgranicznym badaniem oddziaływania na środowisko (UVP) i badaniem oddziaływania na obszary habitatowe FFH-VP <ul style="list-style-type: none"> <li>o Proces konsultacji (urzędy (przekazanie dokumentacji z prośbą o opinię) oraz opinii publicznej (wyłożenie planów)</li> <li>o Ocena oddziaływania przedsięwzięcia</li> <li>o RVP, UVP, FFH-VP</li> </ul> </li> <li>- Wynik procedury planowania przestrzennego : Wariant przebiegu trasy, wspólny punkt przecięcia na Odrze</li> </ul> </li> </ul>			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozpoczęcie procedura planowania przestrzennego prawdopodobnie I/2008</li> <li>• dalsze kroki bezpośrednio są powiązane</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przewidywane koszty łączne : ca. 9,0 Mln EUR (zgodnie z Planem Budowy Dróg Federalnych)</li> <li>• Finansowanie : Rząd federalny, zapewnione, ponieważ ujęte w Planie Budowy Dróg Federalnych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie : <ul style="list-style-type: none"> <li>– BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast</li> <li>– GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii</li> <li>– LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii</li> <li>– MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : nastąpi</li> <li>• Konferencja wnioskodawca dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): nastąpi</li> <li>• Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): w toku</li> <li>• PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte</li> <li>• Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte</li> <li>• Opracowanie wstępnego Projektu (LS): otwarte</li> <li>• Zatwierdzenie Projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte</li> <li>• Notatka o przejrzaniu Projektu wstępnego (BMVBS): otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte</li> <li>• Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte</li> <li>• Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte</li> <li>• Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte</li> <li>• Początek budowy (LS): otwarte</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	<p>konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <p>nastąpi : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Powołaniei polsko-niemieckich grup roboczych i eksperckich w zakresie komunikacji, środowiska i udziału w procedurze planowania przestrzennego (z równymi tematycznymi podgrupami) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polska : <ul style="list-style-type: none"> <li>o GDDKiA</li> <li>o Urząd Wojewódzki: Wydział »Rozwój Regionalny«, Wydział »Rolnictwo i Ochrona Środowiska«</li> <li>o Urząd Marszałkowski : Wydział Gospodarki , RBGP</li> <li>o ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH , Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych</li> </ul> </li> <li>– Niemcy : <ul style="list-style-type: none"> <li>o MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO, Wspólny Departament Planowania Krajowego</li> <li>o Krajowy Urząd ds. Środowiska Brandenburgii</li> <li>o Krajowa Dyrekcja Drogowa</li> <li>o Biura inżynierskie</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Członkowie grupy roboczej <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polska</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH: Helena Włodarczyk (Dyrektor)</li> <li>○ Urząd Marszałkowski : Jerzy Tonder (Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska)</li> <li>○ Lubuski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych: Piotr Wacholak (Dyrektor)</li> <li>– Niemcy <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Krajowy Urząd ds. Środowiska: Rigo Vallet (Wydział Regionalny Wschód, Kierownik REferatu Ochrony Przyrody)</li> <li>○ GL: Wolfgang Stoll (Kierownik Referatu), Brigitte Kubica (inspektor)</li> <li>○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Andreas Schade (Kierownik zespołu)</li> </ul> </li> <li>● Członkowie grupy eksperckiej ds. planowania dróg i ruchu drogowego: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polska <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urząd Marszałkowski : Gogdan Ryczkowski (Wydział Drogownictwa i Zarządzania Ruchem); Piotr Tywinski (Wydział Gospodarki)</li> <li>○ Zarząd Dróg Wojewódzkich : Eva Wilk (zastępca dyrektora)</li> <li>○ GDDKiA: Robert Mikołajski (Dyrektor); Wiesław Staruch (zastępca dyrektora)</li> </ul> </li> <li>– Niemcy <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Peter Henkens (Inspektor Planowanie i Projektowanie)</li> <li>○ Biura inżynierskie</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● Członkowie grupy eksperckiej ds. Ochrony Środowiska: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Polska <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urząd Wojewódzki: Bogdan Tolkacz (Dyrektor, Wydział Planowania przestrzennego, Infrastruktury i Gospodarki Mieszkaniowej); Witold Maciniak (Wydział Ochrony Środowiska); Adam Ignacik (Wydział Ochrony Środowiska)</li> <li>○ Urząd Marszałkowski : Mariola Wielhorska (Wydział Gospodarki)</li> </ul> </li> <li>– Niemcy <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Krajowa Dyrekcja Drogowa: Simone Schmidt-Peter (Ochrona Środowiska i pielęgnacja krajobrazu)</li> <li>○ Krajowy Urząd Środowiska: Rainer Heiß (Oddział Regionalny Wschód Ost, Referat Ochrona przyrody)</li> <li>○ Biura inżynierskie</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● Stan uzgodnień <ul style="list-style-type: none"> <li>– w toku przygotowania prac do procedury planowania przestrzennego wybrano i uzgodniono wspólnie przebieg trasy</li> </ul> </li> </ul>
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Asymetria procedur planistycznych w Polsce i Niemczech</li> <li>● Konieczność uzgodnionych lub przesuniętych w czasie procedur</li> <li>● Rozbieżność kompetencji po obu stronach granicy</li> <li>● Bariera językowa, duże nakłady komunikacyjne</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● integralna część procedury planistycznej</li> <li>● bezpośrednie konsultacje z polskimi urzędami oraz możliwość wglądu opinii publicznej w dokumentację</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>EFEKTY</b>					
<b>Wkład w rozwój</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Poprawa dostępności istniejących</li> </ul>	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Znaczna poprawa w</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

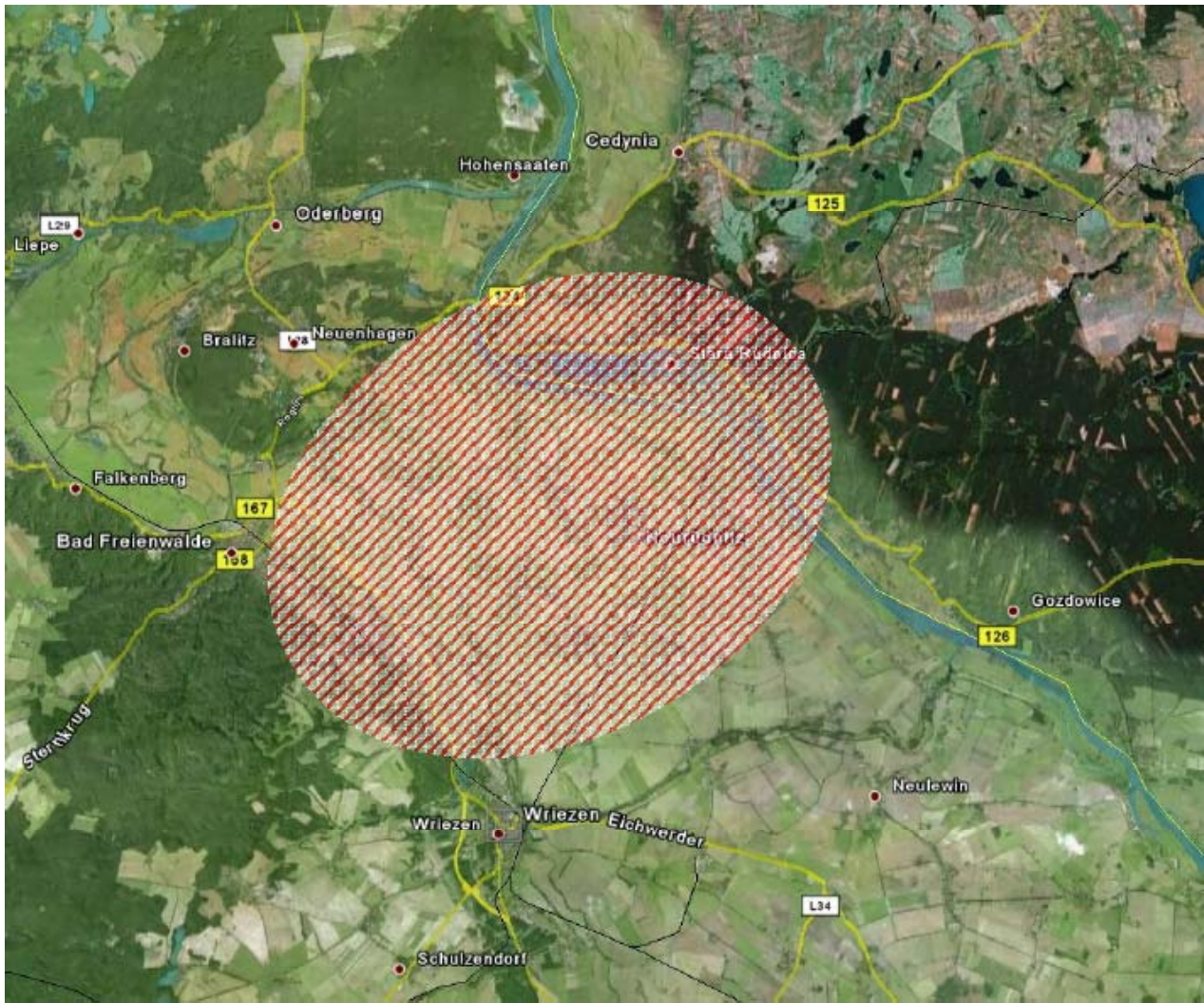
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>gospodarczy regionu</b>	instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki					szczegółności połączenia z obszaru Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Guben w kierunku Zielonej Góry wird deutlich verbessert
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Powstanie nowego przejścia granicznego między Swieckiem a Gubinem może doprowadzić do znacznego skrócenia czasu przejazdu</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W szczególności obszar Eisenhüttenstadt do Krosna</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskim korytarzem II</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oczekiwane przeniesienie ruchu z przejścia granicznego we Frankfurcie i Gubinie</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak odciążenia w wyniku nowej inwestycji</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liczne, częściowo bardzo cenne obszary chronione</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu, brak zmniejszenia ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty nie jest ukierunkowany na wzmocnienie komunikacji publicznej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nie oczekuje siebezpośredniego odciążenia śródmieścia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nie oczekuje sie przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne w wyniku realizacji nowej inwestycji .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie innych przejść</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
						granicznych wniesie znaczny wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie po stronie polskiej z drogą krajową 29</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak danych na temat planowanej infrastruktury</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oczekiwane efekty dla rozwoju gospodarczego powodują, że Projekty ma duże znaczenie dla rozwoju DPERON</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rząd federalny i landowy</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 146: B158n/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL**

OPIS	TREŚĆ
	
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>B158N/B167 BAD FREIENWALDE/WRIEZEN - PL</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy: do ustalenia w procedurze planowania przestrzennego</li> <li>– 2-pasma, nowa inwestycja, bez pasa bocznego</li> <li>– Obiekty specjalne: Obiekt mostowy na Odrze</li> <li>– inne cechy szczególne: przejście przez obszary chronione, istotne działania przeciwpowodziowe wzdłuż Odry</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stworzenie nowych transgranicznych powiązań drogowych</li> <li>– Poprawa skomunikowania polskiego obszaru w BAB10</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: nowe przedsięwzięcie ze stwierdzonym wysokim ryzykiem ekologicznym, potrzeba dalszego rządu</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dalsza Modernizacja B167</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Rząd federalny lub landowy Brandenburgii</li> <li>Osoba do kontaktu (procedura planistyczna): Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii, Oddział Frankfurt (Oder), Wydział 1: Planowanie i Projektowanie</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>W chwili obecnej nie prowadzone są prace przygotowawcze, ponieważ w najbliższym czasie nie należy Sie liczyć z realizacją</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>otwarte (por powyżej)</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : 14 Mln EUR (zgodnie z Federalnym Planem Budowy Dróg)</li> <li>Finansowanie : Rząd federalny i landowy</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instytucje odpowiedzialne są podane w nawiasie :               <ul style="list-style-type: none"> <li>BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast</li> <li>GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii</li> <li>LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii</li> <li>MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego</li> </ul> </li> <li>Umieszczenie w Federalnym Planie Potrzeb dla Dróg Federalnych : otwarte</li> <li>Konferencja wnioskodawca dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury(LS): otwarte</li> <li>PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte</li> <li>Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte</li> <li>Opracowanie wstępnego Projektu (LS): otwarte</li> <li>Zatwierdzenie Projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte</li> <li>Notatka o przejrzaniu Projektu wstępnego (BMVBS): otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte</li> <li>Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte</li> <li>Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte</li> <li>Początek budowy (LS): otwarte</li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>integralna część procedury planistycznej</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności lokalizacji na obszarze pogranicza</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Odpowiada nieomal rozbudowie istniejącego połączenia</li> <li>Spodziewana ewentualna poprawa po zlikwidowaniu kontroli granicznych po wstąpieniu Polski do układu a Schengen</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizacja istniejącego połączenia przyniesie jedynie pośrednie efekty</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Jedynie niewielka poprawa skomunikowania z transeuropejskim korytarzem nr II.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>nie nastąpi odciążenie miejscowości</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Trasa inwestycji stanowić będzie obciążenie środowiska</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Częściowo wzdłuż Odry występują cenne obszary chronione</li> <li>Ważne obszary ochrony przeciwpowodziowej</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

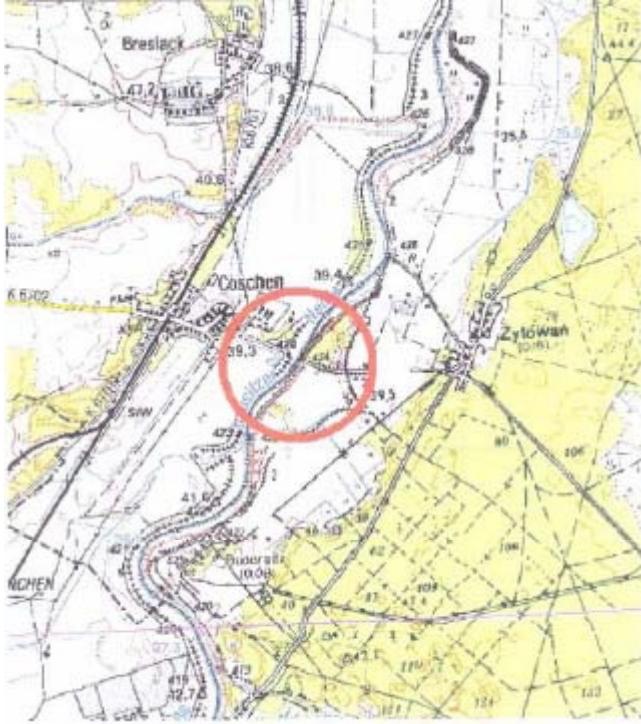
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nowa trasa i nowe przejście doprowadzą do przeniesienia ruchu, ale nie do jego uniknięcia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieprzewiduje się odciążenia śródmieścia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Trasa nowej inwestycji przyniesie efekty w tym zakresie poprzez zastosowanie aktualnych standardów bezpieczeństwa</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie po stronie polskiej z drogą wojewódzką 126</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysoka hierarchia ważności, ponieważ Projekty da nowe impulsy dla współpracy transgranicznej i rozwoju całego obszaru</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie przez rząd landowy i rząd federalny</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 278: PRZEJŚCIE GRANICZNE COSCHEN-ZYTOWAN**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
TYTUŁ PROJEKTU	<b>PRZEJŚCIE GRANICZNE COSCHEN-ZYTOWAN</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nowy obiekt ostowy na Nysie włącznie z rampami</li> <li>– Kategoria drogi: droga gminna</li> <li>– Połączenie w Coschen z drogami powiatowymi 6702 i 6701</li> <li>– Połączenie po stronie polskiej z drogą wojewódzką 138</li> <li>– Dwa pasma ruchu, o obu stronach ścieżki piesze i rowerowe</li> <li>– Łączna długość: 475 m</li> <li>– Długość obiektu mostowego: 101 m</li> <li>– Długość rampy na moście Niemcy : 199 m</li> <li>– Długość rampy na moście Polska : 175 m</li> <li>– Beton sprężony, wysokość 2,0 m</li> <li>– Szerokość przęsła 50, 50/50, 50 m</li> <li>– Osadzenie przyczółków mostu, ścian i filarów nastąpi na palach betonowych</li> <li>– Dostosowanie do ruchu towarowego do 7,5 t, ruchu pieszych i rowerzystów</li> <li>– KOMUNIKACJA PUBLICZNA : brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe: brak danych</li> <li>– Obiekty specjalne: most</li> <li>– inne cechy szczególne brak danych</li> </ul> </li> <li>• wpisany na listę mostów granicznych zniszczonych w wyniku działań wojennych i budowy nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym, połączenie kwalifikujące się do wsparcia jako Połączenie priorytetowe</li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Budowa/odtworzenie przejścia granicznego</li> <li>– Ścisłe powiązanie ze sobą wiejskich obszarów o położeniu peryferyjnym po obu stronach Nysy</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Warunek powstania przeszłych dobrych sieci komunikacyjnych na obszarze pogranicza</li> <li>– Warunek podstawowy wymiany towarówi usług etc.</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektyów: brak</li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> <li>– Pomimo takiego sformułowania Projekty nie jest zaliczany do działań prorytetowych zapisanychw kierunkach rozwoju (por. spis literatury).</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizator prac: Powiat Odra-Szprewa</li> <li>• i samorząd terytorialny Krosno Odrzańskie</li> <li>• Osoba do kontaktu : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Niemcy: Powiat Odra-Szprewa, Dezernat III, Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen</li> <li>– Polska: brak danych</li> </ul> </li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (Landkreis): w toku</li> <li>• Początek budowy: Realizacją przedsięwzięcia jest spodziewana dopiero po pełnym wstąpieniu Polski do układu z Schengen.</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dane dotyczące prawdopodobnych kosztów: 2.375.707,00 EUR</li> <li>• Strona niemiecka złożyła wniosek INTERREG IIIA, strona polska dotąd nie uczyniła tego. Uzasadnienie: zgodnei z przepisami obowiązującymi w Polsce wraz z wnioskiem o dofinansowanie należy złożyć pełna dokumentację budowlaną (dla porównania: dla strony niemieckiej do wniosku o dofinansowanie można dołączyć jedynie wstępną dokumentację)</li> <li>• Budowa mostu wpisana jest w powiecie Odra-Szprewa w wieloletni plan inwestycyjny (prace planistyczne 2006, realizacja prac budowlanych 2008)</li> <li>• Rada powiatu Krosno Odrzańskie podjęła uchwałę w o umieszczeniu kosztów przedsięwzięcia w planie inwestycyjnym</li> <li>• POdział kosztów proporcjonalnie do długości obiektu po danej stronie (2/3 Niemcy , 1/3 Polska )</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie przestrzenne na szczeblu gminy z udziałem pormiotów reprezentujących interesy publiczne</li> <li>• Poziom planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>– Planowanie wstępne przez powiat Odra-Szprewa, dnia 18.11.2003 prezentacja dla powiatu Krosno Odrzańskie</li> <li>– Uchwały podjęte przez obie rady powiatów</li> </ul> </li> <li>• Podmioty odpowiedzialne: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Niemcy : Powiat Odra-Szprewa, Starosta</li> <li>– Polska : Powiat Krosno Odrzańskie</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	• Odbyły się uzgodnienia na szczeblu powiatowym (starosta i zarząd powiatu)

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wspólne uzgodnienia poprz budowę nowego mostu jako wiążąca podstawa do prowadzenia prac</li> <li>Opracowanie planu przez stronę niemiecką</li> <li>Powiat Odra-Szprewa przejmie realizację całego obiektu mostowego do połączenia drogowego ze stroną polską</li> <li>Brak polskiej noty, oczekiwana była na koniec 2006</li> </ul>
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Częściowo długotrwały proces uzgodnień</li> <li>Czasowe przesunięcie realizacji wspólnych uzgodnień (np. wniosków o dofinansowanie)</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Raczej oddziaływanie na niewielką skalę, ponieważ brak bezpośredniego połączenia z drogą federalną</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Ważne dla obszarów gospodarczych Guben i Eisenhüttenstadt relevant, Połączenie w kierunku Zielona Góra</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Unikanie objazdów przez Guben</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Dla obszaru Zielona Góra i kierunku Krosno Odrz.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak bezpośredniego połączenia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak, ponieważ nie odciąża miejscowości</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**


<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Oczekuje się bardziej przejęcia ruchu z Guben</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nie przewiduje się odciążenia miejscowości</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nie są oczekiwane żadne efekty</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie po stronie polskiej z drogami powiatowymi → do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury .</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysyłający impulsy jako klasyczny Projekt transgraniczny</li> <li>ważne z punktu widzenia całego obszaru</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Rząd federalny, land, gmina i strona polska</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

---

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 280: ZELZ-SIEDLEC**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>ZELZ-SIEDLEC</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy:</li> <li>– Nowy obiekt mostowyna Nysie łączący Zelz i Siedlece, dla ruchu rowerowego i pieszegor Obiekt mostowy połączy brandenburską część Parku Mużakowskiego/ Muskauer Faltenbogens i istniejące tam tematyczne ścieżki piesze i rowerowe z polską częścią Parku oraz zintensyfikuje prace nad powstaniem trójstronnego parku geologicznego.</li> <li>– Obiekt przewidzany dla ruchu pieszego i rowerowego oraz pojazdów ratunkowych jest planowany jako trójpolowy most z betonu sprężonego o szerokości przęsła 30/35/30 m. Dla drogi przebiegającej przez most przewidziano szerokość 3,50 m i szerokość między balustradami 4,50 m. Długość mostu oraz jego wysokość wynikają z uwarunkowań hydrologicznych.</li> <li>– Dostępność komunikacji publicznej : brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych</li> <li>– inne cechy szczególne brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny</li> </ul> </li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym</li> <li>Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy</li> </ul> </li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Powiat Sprewa-Nysa</li> <li>Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedura zatwierdzająca na ukończeniu</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizacja 2007/2008</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne: brak danych</li> <li>Finansowanie : INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne</li> <li>Szczebel planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia</li> </ul> </li> <li>Odpowiedzialności: <ul style="list-style-type: none"> <li>Niemcy: Powiat Szprewa-Nysa, starosta</li> <li>Polska: do wyjaśnienia</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**OCENA**

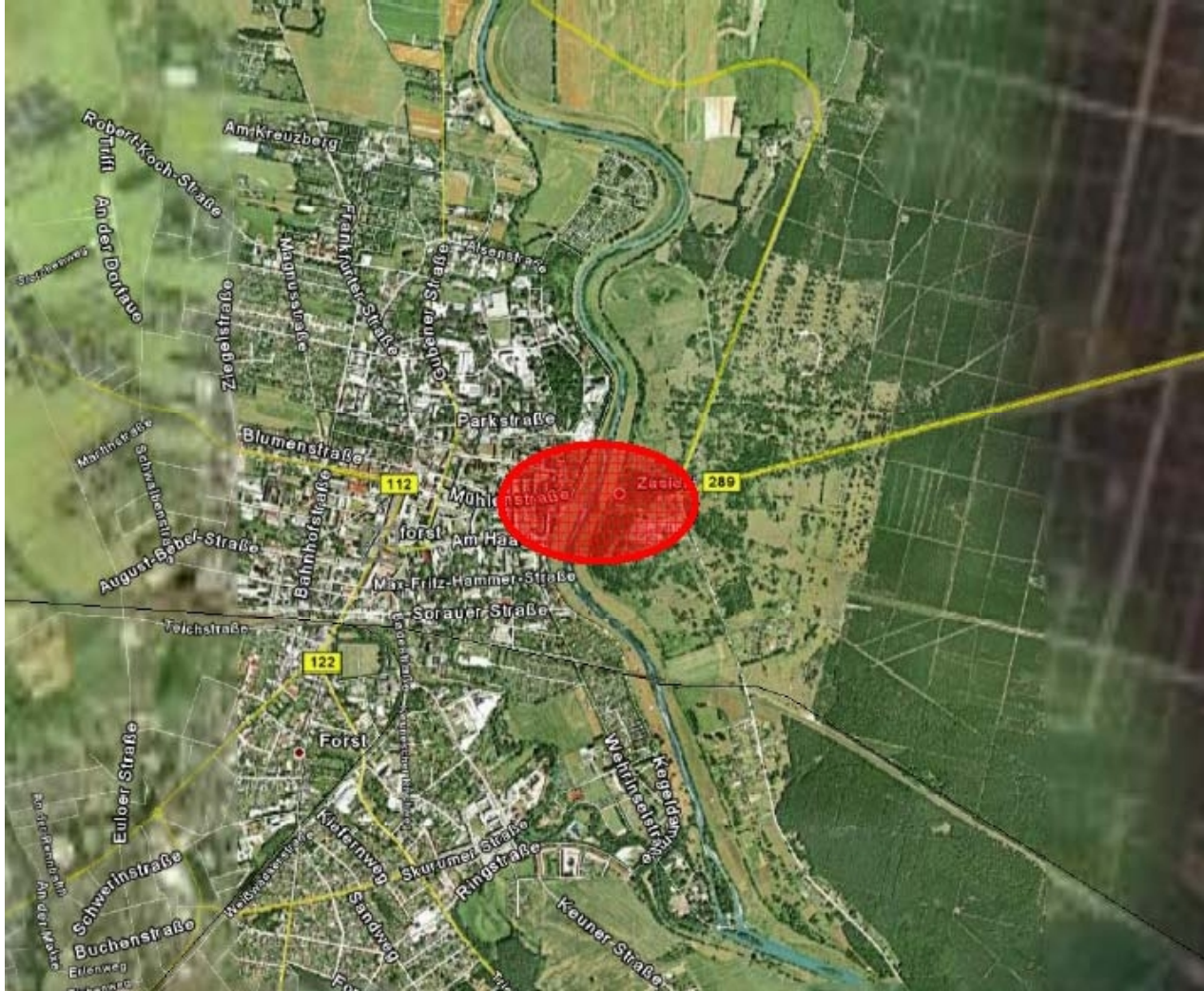
**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty o znaczeniu lokalnym</li> <li>ważne dla funkcji turystycznych (Parku Mużakowski/Muskauer Faltenbogen)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 281: FORST-ZASIEKI**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
TYTUŁ PROJEKTU	FORST-ZASIEKI
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy :</li> <li>– Nowy obiekt mostowy na Nysie łączący ze sobą Forst i Zasieki, dla ruchu rowerowego i pieszego</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju.
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Powiat Sprewa-Nysa</li> <li>Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : INTERREG IIIA</li> </ul>
PROCES PLANOWANIA	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne</li> <li>Szczebel planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia</li> </ul> </li> <li>Odpowiedzialności: <ul style="list-style-type: none"> <li>Niemcy : Powiat Szprewa-Nysa, starosta</li> <li>Polska : do wyjaśnienia</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
EFEKTY						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty o znaczeniu lokalnym</li> <li>ważne dla funkcji turystycznych</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**


<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	(por powyżej)					
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 282: RATZDORF-KOSARZYN**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>RATZDORF-KOSZARYN</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy :</li> <li>– Nowy obiekt mostowy na Nysie łączący ze sobą Ratzdorf i Koszaryn, dla ruchu rowerowego i pieszego</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odtworzenie mostów zniszczonych podczas wojny</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju.
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Powiat Odra-Szprewa</li> <li>Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : do wyjaśnienia</li> </ul>
PROCES PLANOWANIA	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne</li> <li>Szczebel planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia</li> </ul> </li> <li>Odpowiedzialności: <ul style="list-style-type: none"> <li>Niemcy : Powiat Odra-Szprewa , Starosta</li> <li>Polska : do wyjaśnienia</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
EFEKTY					
<b>WKŁAD W ROZWÓJ GOSPODARCZY REGIONU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty o znaczeniu lokalnym</li> <li>ważne dla funkcji turystycznych</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**


<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
<b>ODDZIAŁYWANIE NA ŁĄD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>
<b>ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	(por powyżej)					
<b>ZNACZENIE DLA DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 283: NEURÜDNITZ-STARARUDNICA**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>NEURÜDNITZ-STARARUDNICA</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy :</li> <li>– Wykorzystanie istniejącego mostu (byłego mostu kolejowego) i Połączenie istniejącą po stronie niemieckiej drogą rowerową widącą wzdłuż byłej trasy kolejowej</li> <li>– Alternatywnie: Połączenie promowe</li> <li>– KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych</li> <li>– inne cechy szczególne brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odtworzenie polsko-niemieckiego połączenia na szczeblu gminnym</li> <li>– Nowa funkcja istniejącego obiektu mostowego</li> <li>– Usieciwienie szlaków turystycznych</li> </ul> </li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym</li> <li>Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy</li> </ul> </li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Powiat Märkisch-Oderland</li> <li>Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : do wyjaśnienia</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne</li> <li>Szczebel planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia</li> </ul> </li> <li>Odpowiedzialności: <ul style="list-style-type: none"> <li>Niemcy : Powiat Märkisch-Oderland, Starosta</li> <li>Polska : do wyjaśnienia</li> </ul> </li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>			

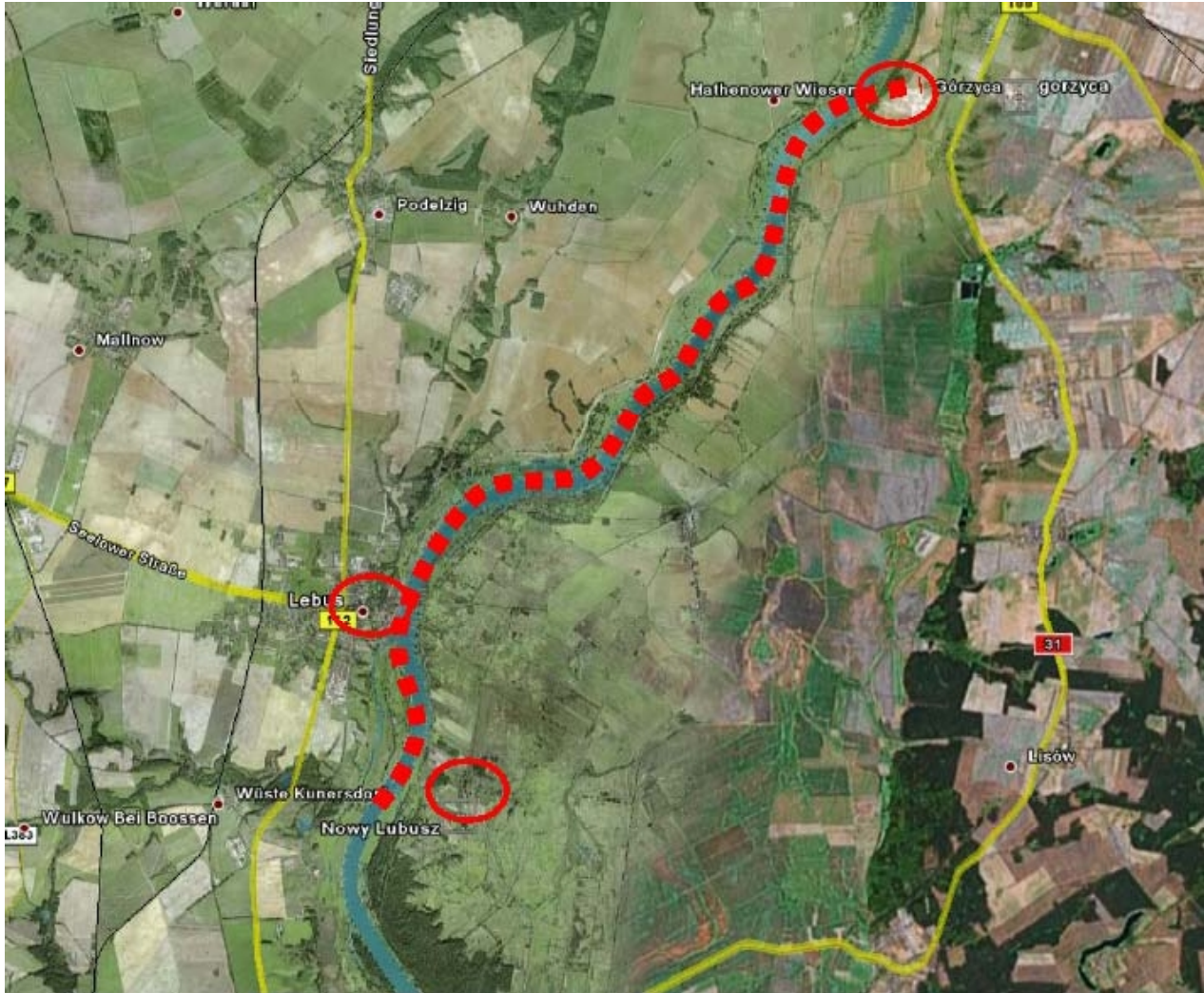
**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>WKŁAD W ROZWÓJ GOSPODARCZY REGIONU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty o znaczeniu lokalnym</li> <li>ważne dla funkcji turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
<b>ODDZIAŁYWANIE NA ŁĄD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				
<b>OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przez spowolnienie ruchu</li> <li>jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np.</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
<b>ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np.</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>ELEMENTY INFRASTRUKTURY</b>	niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
<b>ZNACZENIE DLA DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 284/285: LEBUS-GÓRZYCA-NOWY LUBUSZ**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>LEBUS-NOWY LUBUSZ-GORZYCA</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– nowe Połączenie promowe między Lebus, Nowy Lubusz i Gorzyca</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): potencjalna ingerencja w obszary chronione znajdujące się wzdłuż Odry w przypadku budowy nowych miejsc cumowania itp.</li> <li>– inne cechy szczególne Połączenie promowe, które zarówno zapewnia przeprawę przez Odrę jak i łączy ze sobą trzy miejscowości</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stworzenie polsko-niemieckich powiązań na szczeblu gminnym</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: przedsięwzięcie priorytetowe w hierarchii odtwarzania mostów zniszczonych podczas działań wojennych bądź tworzenia nowych połączeń polsko-niemieckich na szczeblu gminnym</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Połączenie z drogami gminnymi po obu stronach granicy</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizator prac: Powiat Märkisch-Oderland</li> <li>• Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>• Finansowanie : do wyjaśnienia</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planowanie przestrzenne na szczeblu gminnym i podmioty reprezentujące interesy publiczne</li> <li>• Szczebel planowania merytorycznego <ul style="list-style-type: none"> <li>– Uchwała obu rad powiatów → do wyjaśnienia</li> </ul> </li> <li>• Odpowiedzialności: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Niemcy : Powiat Märkisch-Oderland, Starosta</li> <li>– Polska : do wyjaśnienia</li> </ul> </li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne:	<input checked="" type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
	nastąpi :	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie	
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>EFEKTY</b>					
<b>WKŁAD W ROZWÓJ GOSPODARCZY REGIONU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty o znaczeniu lokalnym</li> <li>▪ ważne dla funkcji</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

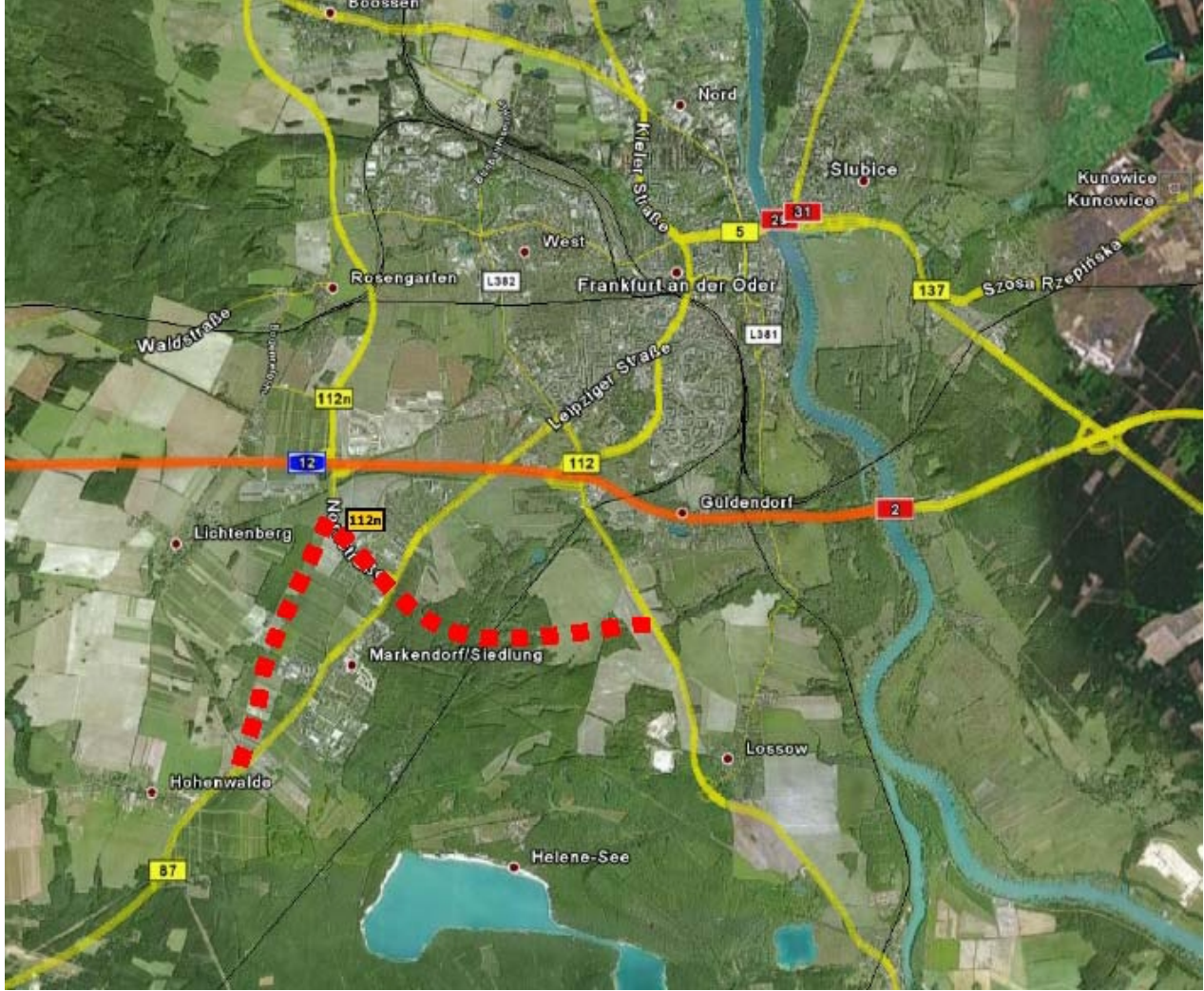
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
					turystycznych	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>	
<b>ODDZIAŁYWANIE NA ŁĄD PRZESTRZENNY I INFRASTRUKTURĘ, OCZEKIWANE EFEKTY STRUKTURALNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przez spowolnienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>OCZEKIWANE EFEKTY KOMUNIKACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przez spowolnienie ruchu</li> <li>▪ jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przez spowolnienie ruchu</li> <li>▪ jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ przez spowolnienie ruchu</li> <li>▪ jednakże bardziej znaczenie turystyczne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak</li> </ul>
<b>ODDZIAŁYWANIE NA INNE ISTOTNE ELEMENTY INFRASTRUKTURY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie z siecią dróg turystycznych</li> </ul>



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
<b>ZNACZENIE DLA DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>ważne z punktu widzenia transgranicznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>INTERREG IIIA</li> </ul>
<b>ZGODNOŚĆ Z PLANAMI ZAGOSPODAROWANIA, UZGODNIENIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 286: B112/B87 POŁUDNIOWA NITKA DROGI FRANKFURT (ODER)**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>B112/B87 POŁUDNIOWA NITKA DROGI FRANKFURT (ODER)</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy: południowe połączenie pomiędzy B112 (Droga Odra-Łużyca) i B87</li> <li>– KOMUNIKACJA PUBLICZNA: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe) : brak danych</li> <li>– Objekty specjalne :</li> <li>– inne cechy szczególne brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odciążenie śródmieścia Frankfurtu od ruchu tranzytowego</li> <li>– Zamknięcie luki w drodze Odra-Łużyca</li> <li>– Połączenie B112/B87 bez przesunięć na BAB12</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: w planie potrzeb landowych Brandenburgii zakwalifikowane jako droga potrzeb dalszego rzędu</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzależnienie od innych Projektów:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Dokończeni drogi Odra-Łużyca</li> </ul> </li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: do wyjaśnienia</li> <li>Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input checked="" type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<input type="checkbox"/> wysokie	<input checked="" type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie	
<b>PL</b> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie	
<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie		
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>W chwili obecnej stadium koncepcyjne, brak konkretnych planów</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : 6,25 Mln EUR</li> <li>Finansowanie : Land Brandenburg</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institucje odpowiedzialne są podane w nawiasie :               <ul style="list-style-type: none"> <li>BMVBS: Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast</li> <li>GL: Wspólny Departament Planowania Krajowego Berlina i Brandenburgii</li> <li>LS: Krajowa Dyrekcja Dróg Brandenburgii</li> <li>MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO: Ministerstwo Infrastruktury i Ładu Przestrzennego</li> </ul> </li> <li>Einstellung in Bedarfsplan f. Landesstraßen: nastąpi</li> <li>Konferencja wnioskodawca dla Procedury Planowania Przestrzennego (GL): otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji na potrzeby procedury (LS): otwarte</li> <li>PROCEDURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO (GL): otwarte</li> <li>Określenie linii przebiegu (BMVBS): otwarte</li> <li>Opracowanie wstępnego Projektu (LS): otwarte</li> <li>Zatwierdzenie Projektu wstępnego (MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ŁADU PRZESTRZENNEGO): otwarte</li> <li>Notatka o przejrzeniu Projektu wstępnego (BMVBS): otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji zatwierdzającej (LS): otwarte</li> <li>Procedura zatwierdzania dokumentacji - proces konsultacji - (LBV): otwarte</li> <li>Decyzja w sprawie zatwierdzenia planu : otwarte</li> <li>Opracowanie dokumentacji wykonawczej i przetargowej - (LS): otwarte</li> <li>Początek budowy (LS): otwarte</li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	•			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chwili obecnej w fazie koncepcji</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt</li> <li>Poprawa dostępności BAB12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Ruch równoległy do BAB12</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Obszar południowy i północny Frankfurtu (Oder)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Już istnieje poprzez skomunikowanie z autostradą federalną</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>brak obejścia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Przebieg trasy przez tereny z brakiem mediów</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez poprawę przepustowości na B112 nowa inwestycja nie wniesie żadnego wkładu w zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego.</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Założenia Projektu nie wspierają rozwoju komunikacji zbiorowej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>nie przewiduje się odciążenia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie spowoduje przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez „ruch równoległy” ma autostradzie oczekiwane są niewielkie efekty</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzupełnienie B112 droga Odra-Łużyca</li> <li>Zamknięcie luki</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Istniejąca infrastruktura jedynie marginalnie będzie dotykana przez komunikacyjne efekty obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez „ruch równoległy” na BAB12 jedynie pośrednie znaczenie dla całego obszaru</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Dane nt. finansowania – brak</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nowa trasa nie jest przedmiotem uregulowań między państwowych.</li> </ul>

---

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**



**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 331: Modernizacja NE26 Berlin-Küstrin**

OPIS		TREŚĆ			
<b>OPIS PROJEKTU</b>					
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>		<b>MODERNIZACJA NE26 BERLIN-KÜSTRIN</b>			
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy : Modernizacja istniejącego odcinka kolejowego, w chwili obecnej dwa tory t <math>v_{max}</math> von 100 km/h, bez zelektryfikacji, mechaniczne i elektryczne urządzenia sterujące, planowane dopasowanie do prędkości 120 km/h</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa połączenia między Berlinem a Gorzowem Wlkp.</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Połączenie -Berlin Hbf</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTOWDAWCA</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizator prac: Deutsche Bahn AG</li> <li>• Osoba do kontaktu : do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>		<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
		<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• do wyjaśnienia</li> </ul>			

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	•
<b>TRUDNOŚCI W PLANOWANIU I REALIZACJI /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Duże oddziaływanie na relację Berlin - Gorzów Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przetaskzdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Jest celem modernizacji</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Ma zastosowanie zarówno do Kostrzyna jak i dla Berlina Gorzowa Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Zapewnione przez Berlin Hauptbahnhof</li> </ul>

**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez modernizację odcinka osiągnięte zostanie jedynie w niewielkim stopniu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez modernizację odcinka osiągnięte zostanie jedynie w niewielkim stopniu, w rozumieniu zmniejszenia emisji hałasu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie atrakcyjności zwiększy ilość pasażerów i tym samym aktywnie przyczynia się do przeniesienia ruchu z drogi na kolej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Inwestycja kolejowa</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez modernizację odcinka niei zostanie osiągnięte</li> <li>pośrednio przez przeniesienie ruchu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Przez zastosowanie obowiązujących standardów bezpieczeństwa</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizacja odcinka kolejowego z Kostrzyna do Gorzowa Wlkp.</li> <li>Połączenie dworca Lichtenberg z Dworcem Głównym w Berlinie/ Berliner Hbf</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Metropolia Berlin</li> <li>Centrum Gorzów Wlkp.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizacja odcinka kolejowego Kostrzyn - Gorzów Wlkp.</li> <li>Połączenie dworca</li> </ul>

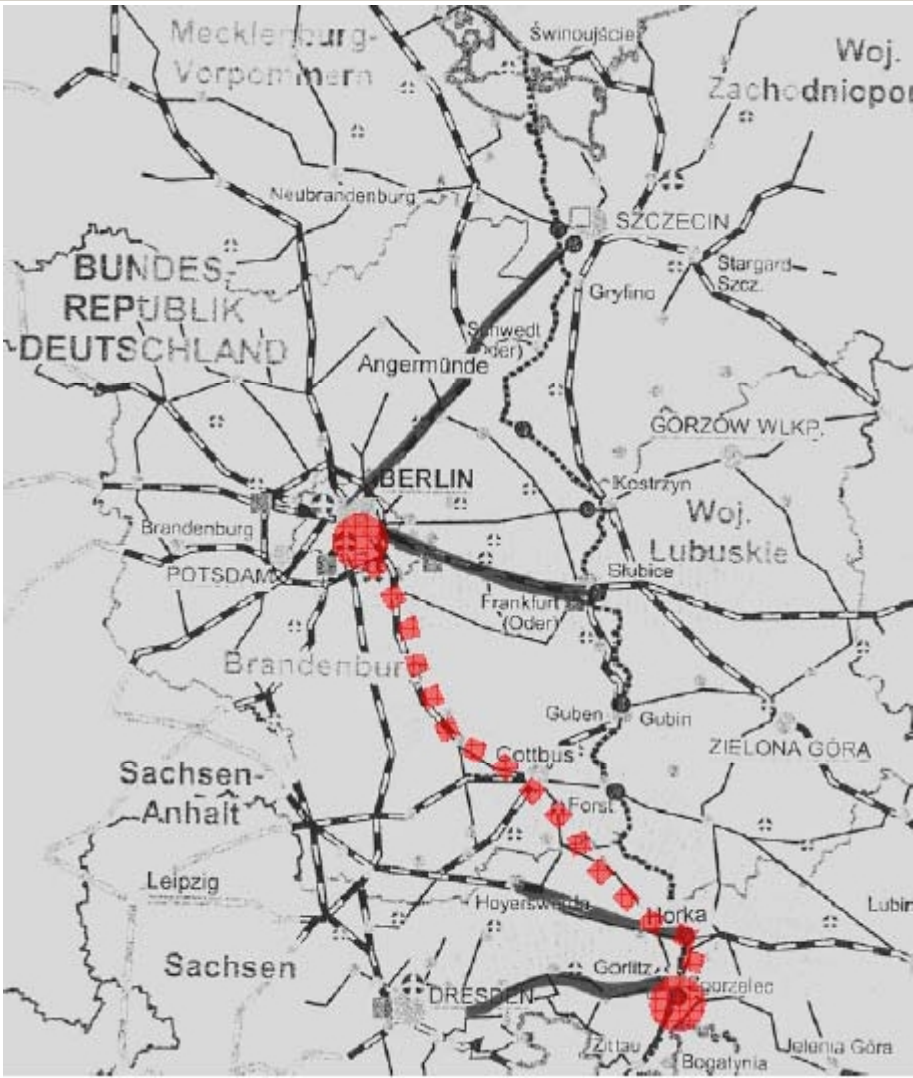
**ZADANIA 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						Lichtenberg z Dworcem Głównym w Berlinie/ Berliner Hbf
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>przyczyni się w znacznym stopniu do wzmocnienia całego obszaru pogranicza</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych nt. finansowania</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

## **Spis treści**

A2.3 Opisy Projektów - BERLIN .....	2
Projekty 323: Modernizacja linii kolejowej Berlin-Görlitz.....	2

**LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW****A2.3 Opisy Projektów - BERLIN****Projekty 323: Modernizacja linii kolejowej Berlin-Görlitz**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł projektu</b>	<b>MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ BERLIN-GÖRLITZ</b>
<b>Krótki opis projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przebieg trasy: modernizacja istniejącej trasy i jej dopasowanie do prędkości 160 km/h, Elektryfikacja Cottbus-Görlitz, rozbudowa do dwóch torów Lübbenau-Cottus</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>– Obiekty specjalne: brak danych</li> <li>– Inne cechy szczególne: brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa dostępności obu centrów</li> </ul> </li> <li>• Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: Działanie z Federalnego planu Budowy Dróg jako nowe przedsięwzięcie pierwszej pilności</li> </ul>



**LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzależnienie od innych Projektów:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie kolejowej obwodnicy Berlina z dworcem Berlin Hbf</li> <li>Modernizacja odcinka Hoyerswerda-Horka na potrzeby ruchu towarowego</li> </ul> </li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Kierunki rozwoju stawiają sobie za cel wsparcie transgranicznych powiązań komunikacyjnych o znaczeniu lokalnym i regionalnym w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych. Przy takim sformułowaniu Projektu jest spójny z celem</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizator prac: Deutsche Bahn AG</li> <li>Osoba do kontaktu: do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input checked="" type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>PLANUNGS-/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ze względu na ograniczoną wysokość dostępnych środków i po uwzględnieniu priorytetów w perspektywie średniookresowej nie można umiejscowić początku realizacji działania do roku 2010.</li> <li>DB Netz AG dokonuje w chwili obecnej modernizacji urządzeń czuwających nad bezpieczeństwem i sterujących ruchem na odcinku. Pierwsze nastawnie ESTW są już gotowe.</li> <li>Przy wsparciu Brandenburgii odcinek Berlin – Cottbus już w roku 2010 ma być dostosowany do prędkości 160 km/h. Szczegóły nie są w chwili obecnej znane Federalnemu Ministerstwu Transportu.</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzależniony od dalszych procedur</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne: 237,9 mln EUR</li> <li>Finansowanie: Budżet federalny</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie			
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
<b>UTRUDNIENIA PLANISTYCZNE/REALIZACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych</li> </ul>			

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	

**LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTYÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa połączenia centrum Berlina i Görlitz</li> <li>Połączenie Cottbus</li> <li>W szerszymjęciu: połączenie w kierunku Wrocławia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>To samo dotyczy planowanych instytucji</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Cel modernizacji</li> </ul>
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W szczególności centra Berlina i Görlitz</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Odcinek jest elementem korytarza III</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozbudowa istniejącego połączenia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozbudowa istniejącego połączenia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez zwiększenie atrakcyjności odcinka oczekuje się przeniesienia ruchu z drogi na kolej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozbudowa istniejącego połączenia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez zwiększenie atrakcyjności odcinka oczekuje się przeniesienia ruchu z drogi na kolej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprzez wprowadzenie nowych standardów bezpieczeństwa</li> </ul>

**LOSE 1 UND 2 - OPISY PROJEKTYÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Połączenie z Berlin Hbf</li> <li>▪ Połączenie z BBI</li> <li>▪ Modernizacja odcinka kolejowego do Wrocławia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ por powyżej</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ważne z punktu widzenia skomunikowania centrów</li> <li>▪ bardzo duże znaczenie dla całego obszaru pogranicza</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zagwarantowane finansowanie</li> <li>▪ Dofinansowanie UE</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finansowanie ze środków federalnych, kwestia otwarta</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak bezpośredniego odniesienia do granicy</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja nie została zapisana w porozumieniach międzyrządowych. t.</li> </ul>


**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

---

**Spis treści**

A2.4 Opisy Projektów - SAKSONIA.....	2
Projekt 158: POŁĄCZENIE DROGOWE B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER.....	2
Projekt 159-164: Budowa nowego odcinka B178 z Weißenberg (BAB4) do przejścia granicznego w Zittau.....	6
Projekt 221: S111a Południowo-zachodnie obejście GÖRLITZ.....	11
Projekt 221: S111a Południowo-zachodnie obejście GÖRLITZ.....	11
Projekt 228: S127 Przejście graniczne DESCHKA.....	15
Projekt 307: PRZEJŚCIE GRANICZNE ZITTAU – PORAJOW („Lusatiaweg”).....	19

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****A2.4 Opisy Projektów - SAKSONIA****Projekty 158: POŁĄCZENIE DROGOWE B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER**

OPIS	TREŚĆ			
<b>OPIS PROJEKTU</b>				
				
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>POŁĄCZENIE DROGOWE B 156a HOYERSWERDA - WEISSWASSER</b>			
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach</li> <li>• Droga federalna 156a jest planowanym przedłużeniem połączenia autostradą B96n pod Hoyerswerda do BAB13 w kierunku Weißwasser <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stworzenie połączenia o dobrej przepustowości pomiędzy centrum średniej wielkości Weißwasser/O.L. a Hoyerswerda przez wykorzystaniu południowego obejścia Weißwasser/O.L.</li> <li>– Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Umieszczenie w Federalnym Planie Budowy Dróg, inwestycja pilnej potrzeby</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju..</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inwestor: Federacja lub Kraj Związkowy Saksonia</li> <li>• Osoba do kontaktu (Procedura uzgadniania zmian w planie): Prezydium Rządu w Dreźnie</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura ustalania przebiegu trasy kwestia otwarta</li> </ul>			

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : Rząd federalny i landowy</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wpisanie w plan potrzeb dla dróg federalnych : nastąpi</li> <li>Wyznaczenie przebiegu trasy : kwestia otwarta</li> <li>Początek prac (LS): kwestia otwarta</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne : <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie następują: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>TRUDNOŚCI PLANISTYCZNE/REALIZACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Przede wszystkim dla centrów przemysłowych - elektrowni Boxberg i Schwarze Pumpe</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpatrując cały odcinek po wybudowaniu drogi federalnej oczekuje się znacznego oddziaływania na skrócenie czasu przejazdu.</li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie drogowe skomunikuje niemiecko-łużyckie gminy (np. Mühlrose, Neustadt/Spree), leżące na obrzeżach terenów kopalni odkrywkowych z ponadregionalną siecią drogową w kierunku Bautzen i Görlitz.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>				X	BRAK DANYCH
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>					do wyjaśnienia
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					do wyjaśnienia
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					do wyjaśnienia
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		Działanie nie przyczyni się do przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Projekt nie służy z założenia wzmocnieniu komunikacji publicznej .
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>					do wyjaśnienia .
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Projekt nie wspiera przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				Odciążenie centrum miejscowości Weißwasser może wnieść znaczny wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>. Droga dojazdowa do autostrady B96n</li> <li>GÜ Krauschwitz/Leknica</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty przyniesie zarówno efekty po stronie niemieckiej jak i w ujęciu transgranicznym z Leknicy w kierunku Berlina (BAB13).</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie przez rząd federalny i landowy</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nie jest to Projekty bezpośrednio o znaczeniu transgranicznym.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty nie jest przedmiotem uregulowań międzynarodowych.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 159-164: Budowa nowego odcinka B178 z Weißenberg (BAB4) do przejścia granicznego w Zittau**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>NEUBAU DER B178 VON WEIßENBERG (BAB4) BIS PRZEJŚCIE GRANICZNE ZITTAU</b>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Budowa nowego odcinka drogi, częściowo czteropasmowego, o wysokiej przepustowości, prowadzącą z przejścia granicznego w Zittau do BAB4 odciążającej miasta Löbau, Herrnhut, Zittau od ruchu tranzytowego.</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stworzenie ponadregionalnego połączenia i skomunikowania Dreiländereck (Trójkąta Trzech Krajów) z ośrodkiem średniego rzędu Zittau.</li> <li>– Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Umieszczenie w Federalnym Planie Budowy Dróg, inwestycja pilnej potrzeby</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju..</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTOWDAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inwestor: Federacja lub Kraj Związkowy Saksonia</li> <li>• Wsparcie ze strony Regionalmanagement Oberlausitz</li> <li>• Osoba do kontaktu (Procedura uzgadniania zmian w planie): Saksońskie Ministerstwo Państwa ds. Gospodarki i Pracy</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odcinek 1.1: Na II połowę roku 2007 zapowiedziano dokończenie alternatywnego Projektu.</li> <li>• Odcinek 1.2: Dokończenie procedury zatwierdzania planu, częściowo realizacja prac budowlanych.</li> <li>• Odcinek 2: Od listopada 2001 udostępnienie do ruchu.</li> <li>• Odcinek 3.1: Zlecono sporządzenie dokumentacji wykonawczej. Przetargi na roboty budowlane przewidziane są jeszcze na rok 2007.</li> <li>• Odcinek 3.2: Procedura uzgadniania zmian w planie</li> <li>• Odcinek 3.3: Wnioskowanie o procedurę uzgodnień zmian w planie przewidziane na połowę 2007.</li> <li>• Odcinek 4: Udostępnione dla ruchu już od 2000.</li> <li>• Odcinek 5: W budowie, częściowo ukończony. Planowanie i budowa mostu granicznego leży w kompetencjach strony polskiej.</li> </ul> <p>(Stan: 05/2007)</p>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poszczególne odcinki drogi są częściowo gotowe, realizacja odcinka 3 jest kwestią otwartą</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Odcinek 1.1: 35,5 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 1.2: 39,4 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 2: 28,4 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 3.1: 29,1 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 3.2: 44,2 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 3.3: 24,2 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 4: 13,2 Mln Euro</li> <li>o Odcinek 5: 8,9 Mln Euro</li> </ul> </li> <li>• Finansowanie : Saksońskie Ministerstwo Państwa ds. Gospodarki i Pracy</li> </ul>			

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wpisanie w plan potrzeb dla dróg federalnych : nastąpi</li> <li>Por. Stan prac planistycznych/realizacyjnych i stan realizacji</li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	następują: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>W kwietniu 2004 podpisano umowę pomiędzy Republiką Federalną Niemiec, Rzeczpospolitą Polską a Republika Czeską o budowie nowego połączenia drogowego w Euroregionie Nysa, na terenie między miastami Zittau (Dtl.), Bogatynia (PL) a Hrádek nad Nisou (Republika Czeska).</li> </ul>
<b>TRUDNOŚCI REALIZACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W szczególności ośrodka Średniego rzędu Zittau oraz regionu przygranicznego w obrębie Dreiländereck.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpatrując cały odcinek po wybudowaniu drogi federalnej oczekuje się znacznego oddziaływania na skrócenie czasu przejazdu.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>powiatu Löbau-Zittau i Dreiländereck.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawie ulegnie skomunikowanie z transeuropejskimi korytarzami II i III.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

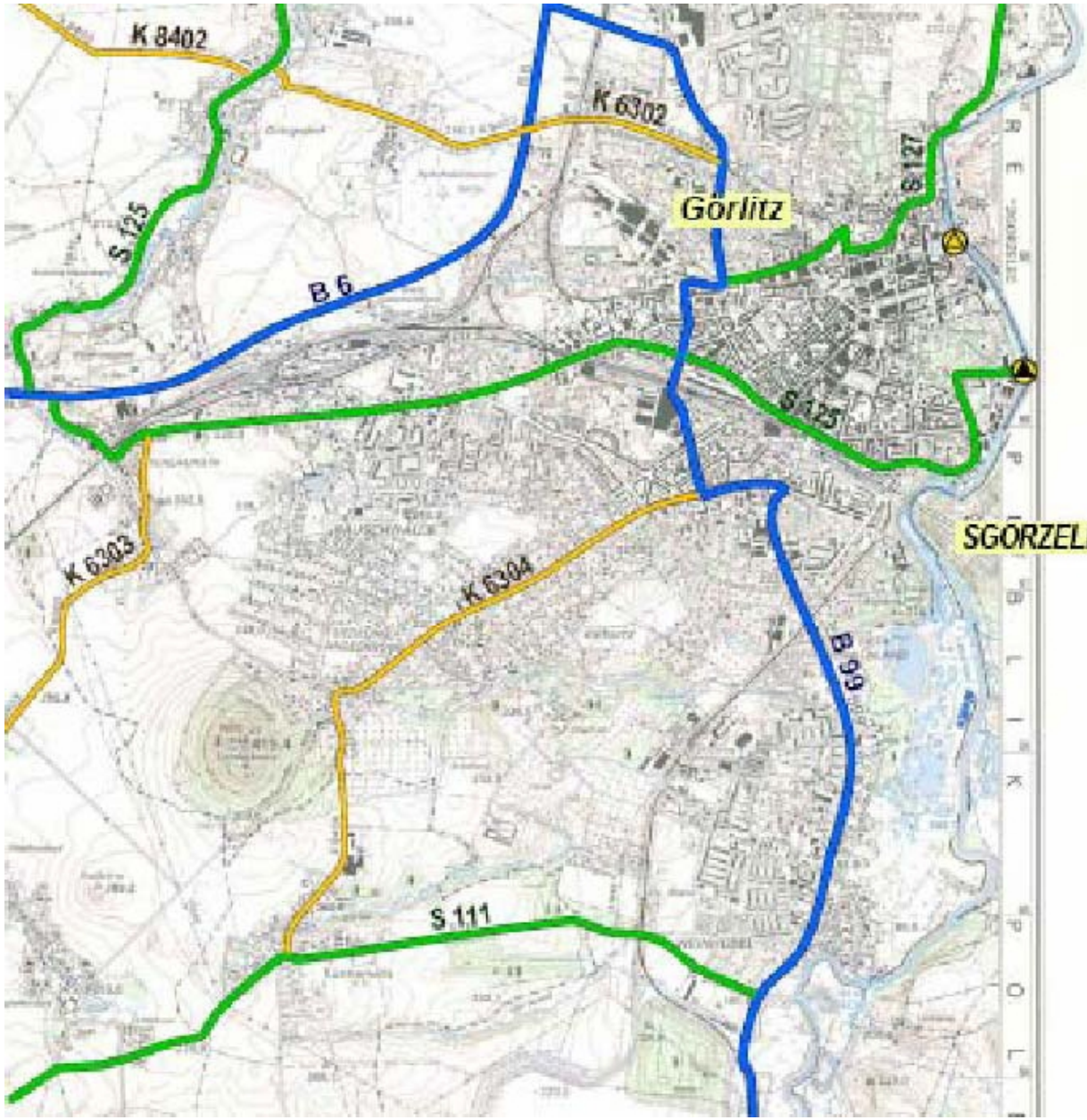
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Działanie nie przyczyni się do przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty nie służy z założenia wzmocnieniu komunikacji publicznej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie centrów miejscowości Löbau, Herrnhut i Zittau przyniesie duże efekty.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekty nie wspiera przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ociążenie centrów miejscowości Löbau, Herrnhut i Zittau stanowić będzie wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BRAK DANYCH</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BRAK DANYCH .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<p>Drożność B178 przyniesie w szczególności efekty po stronie niemieckiej, ale się przyczyni w dużej mierze do poprawy dostępności w kierunku Polski i Czech.</p>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Częściowo zapewnione finansowanie</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Saksońskie Ministerstwo Państwa ds. Gospodarki i Pracy i Środki zadania wspólnego „Poprawa regionalnej struktury</li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
						gospodarczej "
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odcinek 5: Przejście graniczne Zittau</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zawarte porozumienie międzypaństwowe z 2004 w sprawie budowy połączenia drogowego.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 221: S111a Południowo-zachodnie obejście GÖRLITZ**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>POŁUDNIOWO-ZACHODNIE OBEJŚCIE GÖRLITZ</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Południowo-zachodnie obejście Görlitz, rozbudowa do dwój pasów</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odciążenie Görlitz od ruchu tranzytowego w relacji północ-południe i podniesienie atrakcyjności ośrodka gospodarczego Hagenwerder</li> <li>– Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Branżowy plan rozwoju transportu (FEV)</li> </ul> </li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: brak danych</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju..</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inwestor: Land Saksonia</li> <li>Osoba do kontaktu (Procedura uzgadniania zmian w planie): Prezydium Rządu w Dreźnie</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Decyzja o zmianie w planie dotycząca I. etapu prac nastąpi w 2001</li> <li>Zajęcie stanowiska w stosunku do planu wstępnego odcinka II. nastąpi w 2001</li> <li>Aktualny stan: brak danych</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	przewidywane koszty łączne : brak danych <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie : Land Saksonia</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Etap prac : decyzja w sprawie zmian w planie nastąpi</li> <li>2. Etap prac : Plan wstępny nastąpi</li> </ul> (Stan: 2001)
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne : <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nie
	następują: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI REALIZACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania ośrodka gospodarczego Hagenwerder.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

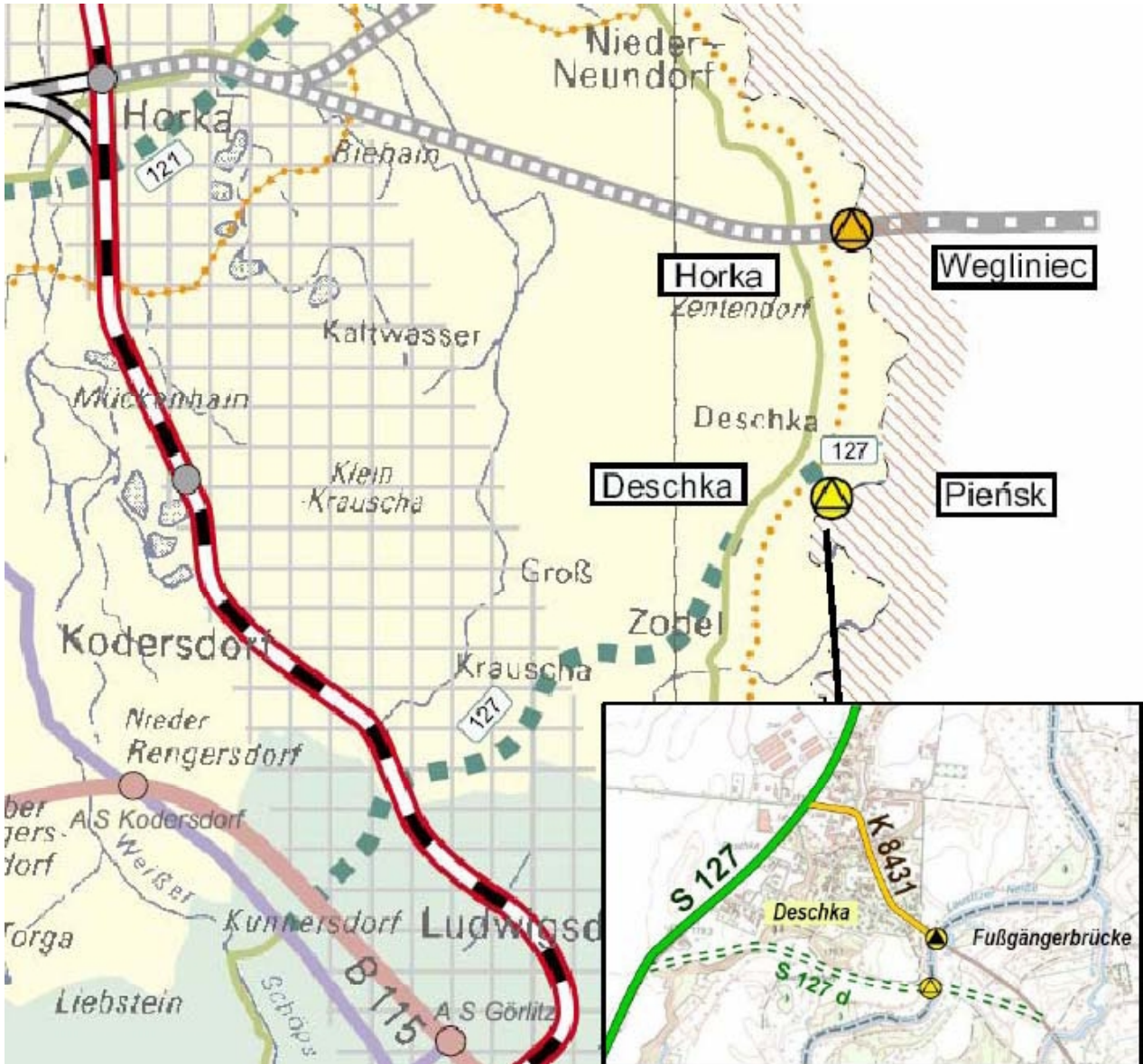
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	widzenia gospodarki					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W odniesieniu do całego odcinka spodziewane są znaczne efekty w zakresie skrócenia czasu przejazdu objęciem z Görlitz.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Centrum gospodarczego Hagenwerder i przejścia granicznego Hagenwerder.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejską siecią III.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa obejścia odciążą znacznie miasto Görlitz od ruchu tranzytowego na osi północ-południe.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>działanie nie przyczyni się do przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt nie służy z założenia wzmocnieniu komunikacji publicznej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie miejscowości przyniesie w tym zakresie znaczne efekty.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na kolej czy drogi wodne nie nastąpi w wyniku budowy obejścia.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie centrum miasta wniesie odczuwalny wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Planowana jest rozbudowa przejścia granicznego Hagenwerder.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>			X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście przyniesie efekty przede wszystkim po stronie niemieckiej, przyczyni się jednakże do poprawy dostępności na kierunku Radomierzyce z kierunku BAB4/ Reichenbach bei.</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansowanie ze strony rządu Saksonii</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nie jest to Projekty bezpośrednio o znaczeniu transgranicznym.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obejście nie jest przedmiotem uregulowań międzypaństwowych.</li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 228: S127 Przejście graniczne DESCHKA**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>S127 GÜG DESCHKA</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przeniesienie istniejącej drogi S127 na wschód od Kunnersdorf. Nowa droga S127 łączyć się będzie na północ od Zodel z istniejącą drogą S 127 i będzie stamtąd prowadzić poza miejscowościami Zodel, Neundorf i Ludwigsdorf do punktu węzłowego B 115/S 125. Poza tym planuje się budowę nowego przejścia granicznego w miejscowości Deschka.</li> <li>– Inne: budowa nowego mostu granicznego dla ruchu pieszego i mostu granicznego dla ruchu zmotoryzowanego.</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Skomunikowanie przejścia granicznego Deschka z ponadregionalną siecią</li> </ul> </li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<p>komunikacyjną. Budowa nowej dwupasmowej trasy stanowić będzie połączenie o wysokiej przepustowości łączące tereny przygraniczne na północ od Görlitz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umieszczenie w nadrzędnej strategii: Branżowy Plan Rozwoju Transportu (FEV)</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: realizacja przejścia granicznego Deschka – Pienskda ruchu zmotoryzowanego</li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju..</li> </ul> </li> </ul>			
<b>PROJEKTODAWCA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inwestor: Land Saksonia</li> <li>• Osoba do kontaktu(Procedura uzgadniania zmian w planie): Dyrekcja Dróg Bautzen</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH/REALISIERUNGSSTAND</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decyzja o zmianie planu ze strony Prezydium Rządu w Dreźnie nastąpi w lutym 2005.</li> <li>• Początek prac nastąpił w 2005; udostępnienie dla ruchu nastąpiło 2006.</li> <li>• Most graniczny dla ruchu pieszego został otwarty w 2007.</li> <li>• Ostatni odcinek (przejście graniczne Deschka dla ruchu zmotoryzowanego) jest planowane na 2010.</li> </ul>			
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przejście graniczne Deschka ma zostać otwarte w roku 2010 dla ruchu zmotoryzowanego.</li> </ul>			
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koszty łączne : brak danych</li> <li>• Finansowanie: Land Saksonia; Przejście graniczne: Land Saksonia i Rzeczpospolita Polska</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decyzja o zmianach w planie nastąpi</li> <li>• Budowa S127 nastąpi</li> <li>• Budowa przejści a granicznego Deschka (dla ruchu zmotoryzowanego) kwestia otwarta</li> </ul>			
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne :	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nie	
	nastąpią:	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nie	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa nowego mostu granicznego jest konieczna na bazie prawnej umowy o budowie i utrzymaniu mostów granicznych w podległej sieci drogowej oraz budowę nowej infrastruktury dla odpraw granicznych na terenie Rzeczpospolitej Polskiej.</li> </ul>			
<b>TRUDNOŚCI REALIZACYJNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>EFEKTY</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenie drogowe o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym dla miasta Görlitz</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Ważna droga dla planowanych terenów inwestycyjnych Rothenburg</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W odniesieniu do całego odcinka spodziewane jest znaczne skrócenie czasu przejazdu..</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>miasta Deschka, przejścia granicznego Deschka – Pienk i nadrzędnego centrum regionu Görlitz</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejską siecią III.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Działanie nie przyczyni się do przeniesienia ruchu na kolej czy drogi wodne</li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty nie służy z założenia wzmocnieniu komunikacji publicznej .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na kolej lub drogi wodne nie nastąpi w wyniku realizacji drogi.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X			X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie centrów miejscowości wniesie znaczny wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z planowanym Projektem związanym z przejściem granicznym Deschka - Piensk</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych na temat planowanej infrastruktury.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Przedłużenie drogi S178 przyniesie efekty po stronie niemieckiej, skomunikowanie drogi r S128 z przejściem granicznym Deschka przyczyni się do zwiększenia dostępności ponadregionalnej regionu pogranicza Deschka-Piensk.</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>BRAK DANYCH</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty transgraniczny w uzgodnieniu z Rzeczpospolitą Polską.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Do wyjaśnienia</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

**Projekty 307: PRZEJŚCIE GRANICZNE ZITTAU – PORAJÓW („Lusatiaweg“)**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>PRZEJŚCIE GRANICZNE ZITTAU – PORAJÓW („Lusatiaweg“)</b>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ								
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nowe przejście graniczne między Niemcami a Polską pod Nysą kilometr rzeki 195+660               <ul style="list-style-type: none"> <li>Życzenie Euroregionu</li> <li>Aspekty ekologiczne (hałas, substancje szkodliwe): bez znaczenia.</li> <li>Obiekty specjalne: w chwili obecnej istnieje stary most stalowy, teoretycznie jego użytkowanie jest możliwe, konieczne badanie pod tym kątem</li> </ul> </li> <li>Cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Wykorzystanie do celów turystycznych</li> <li>Krótkie połączenie między Zittau a Porajow</li> </ul> </li> <li>Umiejscowienie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia</li> <li>Uzależnienie od innych Projektów: brak</li> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju..</li> </ul> </li> </ul>								
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inwestor: do wyjaśnienia</li> <li>Osoba do kontaktu: Euroregion Neiße-Nisa-Nysa</li> </ul>								
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	• D	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie	• PL	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
• D	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
• PL	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stan przygotowań: brak danych</li> <li>Uchwały/wiążące decyzje: brak danych</li> </ul>								
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>przewidywane koszty łączne : brak danych</li> <li>Finansowanie : brak danych</li> </ul>								
<b>PROCES PLANOWANIA</b>									
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>do wyjaśnienia</li> </ul>								
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne : <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie następują: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <ul style="list-style-type: none"> <li>Projektyidee der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa.</li> </ul>								
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>jak dotąd brak danych</li> </ul>								
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>								

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>	
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>połączenie dróg o znaczeniu turystycznym .</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>połączenie dróg o znaczeniu turystycznym</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>krótkie połączenie pomiędzy Zittau a Porajow</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Połączenia ma jedynie znaczenie lokalne.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>					
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty nr 306 w</li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	pozostałą infrastrukturą (por powyżej)					odległości ok. 500m
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Nowe przejście graniczne między Niemcami a Polską</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych nt. finansowania</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projekty jest zgodny z kierunkami rozwoju.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planowane przejście graniczne nie jest do tej pory przedmiotem uregulowań międzypaństwowych.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

---

**SPIS TREŚCI**

A2.5 Opisy Projektów – ZACHODNIOPOMORSKIE.....	2
Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206: budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie Granica państwa – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – granica państwa.....	2
Projekt: Budowa drogi ekspresowej S6 Goleniów-Koszalin-Gdańsk.....	6
Projekt 33: Obejście zachodnie miasta Szczecina .....	9
Projekt 315: Modernizacja linii kolejowej CE59 Wrocław-Zielona Góra-Szczecin.....	13
Projekt 317: Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań-Szczecin- Świnoujście .....	17

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

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

**OPIS****TREŚĆ****OPIS PROJEKTU****Tytuł Projektu****BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ PO NOWYM ŚLADZIE S3****KRÓTKI OPIS PROJEKTU**

- krótki opis w punktach :
  - budowa drogi ekspresowej po nowym śladzie

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Długość planowanego odcinka: ca. 469 km</li> <li>- Realizacja- 2005-2013</li> <li>• Parametry techniczne:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Klasa S</li> <li>- Planowana prędkość, średnia prędkość be ograniczeń: 100 km/h</li> <li>- Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN</li> <li>- 2 pasy ruchu</li> <li>- Szerokość pasa ruchu 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>- Pas rozdzielający 4 m</li> <li>- Szerokość pasa bocznego 2 x 1,50</li> </ul> </li> <li>• Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• Szczególne obiekty: obiekty mostowe</li> <li>• Inne obiekty specjalne: brak danych</li> <li>• Cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa spójności polskiego systemu komunikacyjnego z krajami UE, poprawa spójności gospodarczej i przestrzennej Polski i poszczególnych regionów w kontekście europejskim</li> <li>- Wkład w rozwój konkurencyjnej i opartej na wiedzy gospodarki, zwiększenie zatrudnienia, poprawa spójności gospodarczej, społecznej i przestrzennej</li> <li>- Integracja województw</li> <li>- Kompatybilność sieci komunikacyjnej z sąsiadującymi regionami i krajami</li> <li>- Poprawa przepustowości systemu transportowego</li> <li>- Poprawa jakości życia przez poprawę infrastruktury</li> </ul> </li> </ul> <p>W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju. .</p>
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<p>Budowa i utrzymanie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl</li> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl</li> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<p>D <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie</p> <p>PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie</p>
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>etapowo</p> <p>planowanie/stan realizacji w zależności od etapu</p>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****OPIS TREŚĆ****PLANOWANY  
HARMONOGRAM  
CZASOWY**

Realizacja planowana do 2013.

**KOSZTY I  
FINANSOWANIE**

Przewidywane koszty łącznie: : 1009,52 Mln Euro

Finansowanie: brak danych

**PROCES PLANOWANIA****PROCEDURY  
PLANISTYCZNE**

- Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach
  - W zależności od etapu

**UZGODNIENIA  
TRANSGRANICZNE**konieczne:  tak  nienastąpi :  tak  nie**TRUDNOŚCI  
PLANISTYCZNE/REALI  
ZACYJNE**

brak danych

**UDZIAŁ PUBLICZNY**

brak danych

**OCENA****KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)****ODDZIAŁYWANIE****UZASADNIENIE**

wysokie

średnie

niewielkie

Brak oceny

**EFEKTY****Wkład w rozwój  
gospodarczy regionu**

- Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki **X**
- Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki **X**
- Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu **X**

- Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
- Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
- Zwiększenie prędkości podróży, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.

**Oddziaływanie na ład  
przestrzenny i  
infrastrukturę/  
oczekiwane efekty  
strukturalne**

- Poprawa dostępności **X**
- Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami **X**
- pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, **X**

- Usprawnienie połączeń
- Usprawnienie połączeń komunikacyjnych w
- Połączenie z II (autostrada A2) i III (autostrada A4) korytarzem paneuropejskim.

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>					
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>Brak oceny</b>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>				X	▪
				X	▪
	X				▪ Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowościach
			X		▪ Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	X				▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np Gorzów, Międzyrzecz.
			X		▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np Gorzów, Międzyrzecz.
	X				▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	X				▪ Budowa drogi S3 jest w programie budowy dróg na lata 2007 - 2015
	X				▪ Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów turystycznych na wybrzeżu morza
	X				▪ Główna oś komunikacyjna na kierunku północ - południe po polskiej stronie obszaru przygranicznego.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>	X				
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>					
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>			X		▪ Inwestycja wprowadzona w liste zadań priorytetowych.
			X		▪ Brak bezpośredniego zapisu w międzynarodowych
			X		▪ Brak uzgodnień międzynarodowych.



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty: Budowa drogi ekspresowej S6 Goleniów-Koszalin-Gdańsk****OPIS****TREŚĆ****OPIS PROJEKTU****Tytuł Projektu****BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S6 GOLENIÓW-KOSZALIN-GDAŃSK****KRÓTKI OPIS PROJEKTU**

- krótki opis w punktach :
  - budowa drogi ekspresowej po nowym śladzie od S3 do Gdańska
  - Długość planowanego odcinka: ca. 330 km
  - Realizacja- po 2013 r.
- Parametry techniczne:
  - Klasa GP (cel S)
  - prędkość Projektowa 100 km/h
  - Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN
  - jezdnia 2x7,0 m
  - pobocza utwardzone 2x2,0 m
  - pobocza gruntowe 2x 0,75 m
  - pas dzielący jezdnię min. 3,5 m
- Komunikacja publiczna: brak danych
- Szczególne obiekty: obiekty mostowe
- Inne obiekty specjalne: brak danych
- Cele Projektu:
  - droga łącząca aglomerację Szczecina z Trójmiastem
  - ograniczenie tranzytu w miejscowościach zlokalizowanych na trasie drogi krajowej nr 6
  - lepsza dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych

W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju. .

**PROJEKTOWYDAWCA**

Budowa i utrzymanie :

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**OCENA WAŻNOŚCI DLA**

D

 wysokie średnie niewielkie

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>DANEGO KRAJU</b>	PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	Do opracowania: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studium ekonomiczno-techniczno- środowiskowe</li> <li>• Materiały do wniosku o lokalizację drogi krajowej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ uzyskanie decyzji środowiskowej</li> <li>○ uzyskanie decyzji o lokalizacji drogi krajowej</li> </ul> </li> <li>• Projekty budowlany wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę</li> <li>• Projekty wykonawczy</li> </ul>
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	brak danych
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	brak danych

**PROCES PLANOWANIA**

<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ W zależności od etapu</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI PLANISTYCZNE/REALIZACYJNE</b>	brak danych
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	brak danych

**OCENA**

KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niewielkie	Brak oceny	
<b>EFEKTY</b>					
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Budowa nowej drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i dróg
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Budowa nowej drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i dróg
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				Zwiększenie prędkości podróży, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności</li> </ul>	X				Poprawa jakości połączeń z pozostałymi sieciami drogowymi
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami</li> </ul>	X				Połączenie I korytarzem paneuropejskim (autostrada ...)

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>Brak oceny</b>		
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>					Nowy przebieg drogi poza obszarami zabudowanymi ważnymi przyrodniczo.	
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, ...)		X			
	▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X	
	▪ Ograniczenia pod kątem				X	
	▪ Obszarów Natura 2000				X	
	▪ Ochrona przeciwpowodziowa				X	
	▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego			X		
	▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X				Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
	▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
	▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi)			X		Budowa drogi S6 jest w programie budowy dróg krajowych z realizacją w latach 2014-2020
<b>Znaczenie dla DPERON</b>	▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wzdłuż wybrzeża morskiego po roku 2013
	▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	
		X				Istotne połączenie komunikacyjne na osi wschód – zachód z połączeniem drogi federalnej B104
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>						
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	▪ zapewnione finansowanie				X	
	▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju			X		Brak bezpośredniego oddziaływania transgranicznego.
	▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.			X		Brak uzgodnień międzynarodowych.



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ pobocze ziemne 2 x 0,75</li> <li>○ pas rozdzielający przynajmniej 3,5 m</li> <li>– Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>– Szczególne obiekty: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ mosty</li> <li>○ przejazdy</li> </ul> </li> <li>– inne szczególne obiekty: brak danych</li> <li>● Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Skrócenie czasu przejazdu z Polic, miejscowości przygranicznych oraz północnych dzielnic Szczecina w kierunku północno-wschodnich części województwa i Polski</li> <li>– Aktywizacja gospodarcza terenów wzdłuż odcinka drogi</li> <li>– Rozłożenie się ruchu na 4 przejścia graniczne</li> <li>– Redukcja ruchu tranzytowego i transportu ładunków niebezpiecznych przez Szczecin oraz do/z przejścia granicznego Lubiszyn-Linken</li> <li>– Poprawa dostępności terenów inwestycyjnych</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Realizator inwestycji: do wyjaśnienia</li> <li>● Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ul. Szczecińska 31 75-122 Koszalin</li> <li>● Partner do kontaktów: do wyjaśnienia</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	● D	● <input type="checkbox"/> wysokie	● <input type="checkbox"/> średnie	● <input type="checkbox"/> niewielkie
	● PL	● <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	● <input type="checkbox"/> średnie	● <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Opracowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Aktualizacja koncepcji zachodniego obejścia miasta Szczecin</li> <li>● Analiza wymagań żeglugowych dla mostu Police-Święta</li> </ul> <p>Do opracowania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Materiały do wniosku o lokalizację drogi krajowej: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ uzyskanie decyzji środowiskowej</li> <li>○ uzyskanie decyzji o lokalizacji drogi krajowej</li> </ul> </li> <li>● Projekty budowlany wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę</li> <li>● Projekty wykonawczy</li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● brak danych</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Spodziewane koszty łączne : 890 do 1.055 mln PLN</li> <li>● Finansowanie : brak danych</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Decyzja o oddziaływaniu na środowisko (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Decyzja o przebiegu Linii (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> <li>– Pozwolenie na budowę (Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Uzgodnienia</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie			

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

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

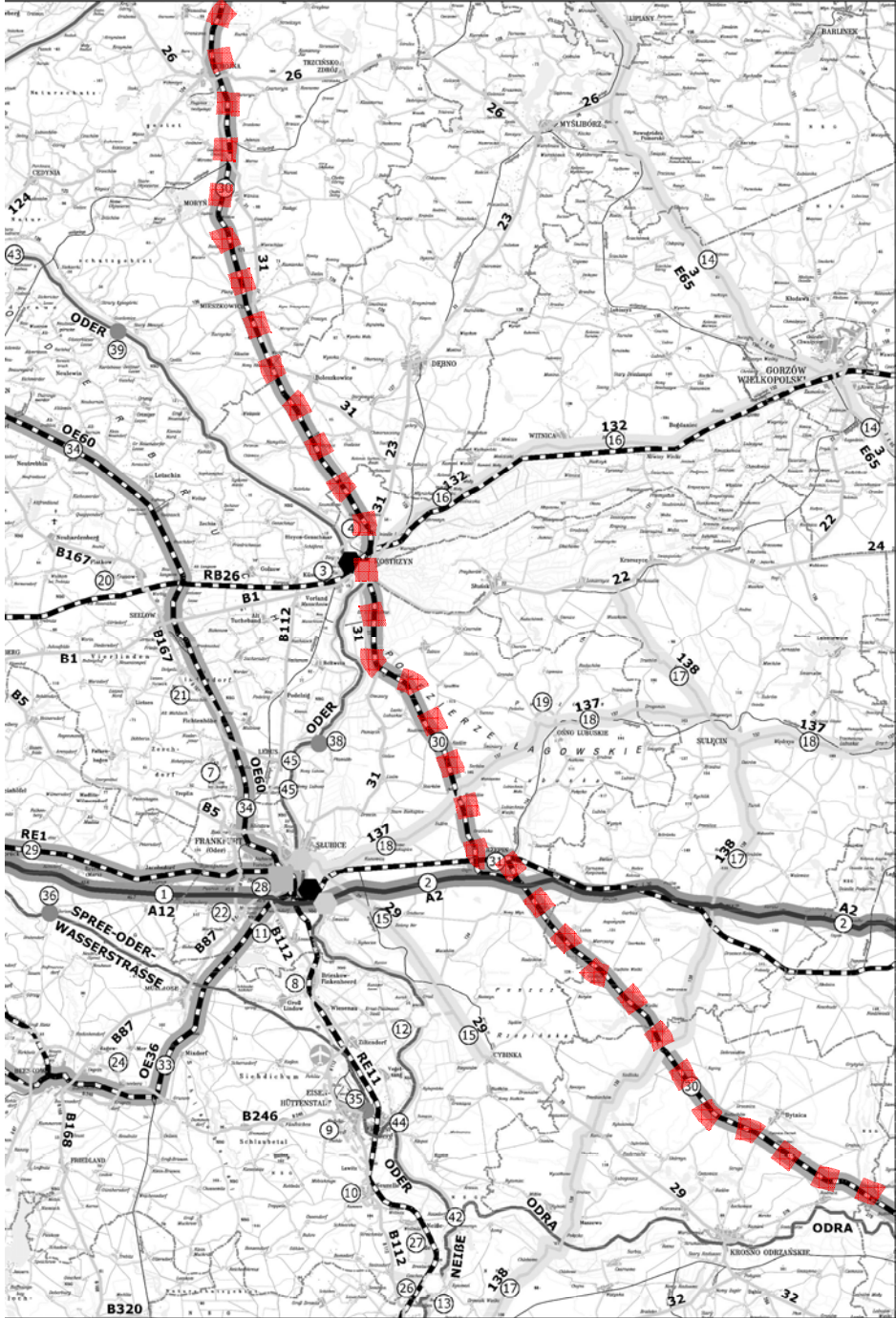
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa nowego odcinka drogi o wysokich parametrach i połączeniu z siecią autostrad i dróg ekspresowych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa nowego odcinka drogi o wysokich parametrach i połączeniu z siecią autostrad i dróg ekspresowych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Skrócenie czasu przejazdu w obszarze aglomeracji.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa jakości połączeń z pozostałą siecią drogową.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Częściowe wyprowadzenie ruchu z aglomeracji Szczecińskiej</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizacja inwestycji uwzględnia plany budowy dróg ekspresowych S3 i S6.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności obszarów nadmorskich i polsko - niemieckich połączeń drogowych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Istotne połączenie komunikacyjne w obszarze przygranicznym i obsługa czterech przejść granicznych.</li> </ul>
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak bezpośredniego zapisu w międzynarodowych dokumentacjach planistycznych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak zapisu w dokumentacjach.</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 315: Modernizacja linii kolejowej CE59 Wrocław-Zielona Góra-Szczecin**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	<b>MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ CE59 WROCŁAW-ZIELONA GÓRA-SZCZECIN</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach</li> </ul>

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linia kolejowa CE 59 należy do sieci AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations).</li> <li>– 648 km w Polsce, z tego 208 km na Pomorzu Zachodnim</li> <li>– Planowane działania:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>o Wymiana warstwy spodniej (podtorze, odwodnienie itp.),</li> <li>o lokalna zmiana geometrii,</li> <li>o przebudowa dworców i przystanków,</li> <li>o modernizacja mostów i innych obiektów inżynierskich</li> <li>o modernizacja urządzeń sterowniczych i telekomunikacyjnych</li> <li>o modernizacja sieci trakcyjnej</li> <li>o modernizacja urządzeń zasilania w energię elektryczną</li> </ul> </li> <li>– Planowane wyniki                   <ul style="list-style-type: none"> <li>o Prędkość na odcinku 120 km/h</li> <li>o Nacisk osiowy 225 kN</li> <li>o Długość pociągu 750 m</li> </ul> </li> <li>– oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>– budowie specjalne: patrz wyżej</li> <li>– inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa komunikacji między Wrocławiem a Szczecinem</li> <li>– Zwiększenie bezpieczeństwa</li> <li>– Poprawa dostępności do kolei (dworce), podwyższenie atrakcyjności</li> </ul> </li> <li>• Włączenie do strategii wyższego rzędu: Działania na rzecz rozbudowy sieci kolejowej w woj. lubuskim, plan na lata 2004-2006</li> <li>• zależność od innych Projektów:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Z punktu widzenia realizacji: brak</li> <li>– Z punktu widzenia logistycznego Projektu ma duże znaczenie, ponieważ CE 59 tworzy bezpośrednie połączenie (przez dworzec w Rzepinie) z kierunkiem północ-południe</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych.</li> <li>– Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju. Projektu priorytetowy</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa i utrzymanie:               <ul style="list-style-type: none"> <li>PKP PLK SA</li> <li>Dyrekcja Regionalna w Szczecinie</li> <li>Dyrektor Józef Matuszczak</li> <li>tel. (0-91) 471-33-00</li> <li>fax (0-91) 471-18-00</li> <li>ul. Korzeniowskiego 1</li> <li>70-211 Szczecin</li> <li>e-mail: <a href="mailto:ir.szczecin@pkp.com.pl">ir.szczecin@pkp.com.pl</a></li> <li>Kierownik Projektu: p. Juszczyk</li> <li>tel. +48 91 4715853</li> </ul> </li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	• D	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
	• PL	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input checked="" type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/RE</b>	• Plany techniczne i studium wykonalności w przygotowaniu			

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>ALIZACYJNYCH</b>	
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizacja planowana do 2015 r.</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>spodziewane koszty łączne : 700 mln EUR</li> <li>Finansowanie : Fundusz Spójności i środki budżetowe RP</li> <li>Budżet państwa RP 50 %</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpiły: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Ważne połączenie kolejowe na linii północ-południe; istotna poprawa dostępności
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Ważne połączenie kolejowe na linii północ-południe; istotna poprawa dostępności
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				Zwiększenie prędkości podróży
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				Ważne połączenie kolejowe na linii północ-południe; istotna poprawa dostępności
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				Poprawa dostępności II i III korytarza paneuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>		X			Rozbudowa istniejącego odcinka linii kolejowej oddziałuje w ograniczonym zakresie, głównie poprzez przeniesienie ruchu z dróg kołowych w wyniku wzrostu atrakcyjności kom. kolejowej

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	<b>X</b>				Przeniesienie ruchu z drogi na kolej.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	<b>X</b>				Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			<b>X</b>		Niewielkie oddziaływania związane z rozbudową linii po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	<b>X</b>				Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	<b>X</b>				Rozbudowa według nowoczesnych standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>		<b>X</b>			Brak znaczących rozwiązań z rozbudową pozostałych linii kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				Ważne połączenie kolejowe na osi północ-południe
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zagwarantowane finansowanie</li> <li>▪ Dofinansowanie UE</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)</li> </ul>	<b>X</b>				odpowiada studium kierunkowemu zag. przestr.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	brak ustaleń międzynarodowych

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 317: Modernizacja linii kolejowej E59 Poznań-Szczecin-Świnoujście**

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



**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych.</li> <li>Przy tak sformułowanym celu Projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju. Projekty priorytetowe</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D</li> <li>PL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wysokie</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wysokie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> średnie</li> <li><input type="checkbox"/> średnie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> niewielkie</li> <li><input type="checkbox"/> niewielkie</li> </ul>
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planowanie koncepcji</li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Początek realizacji : 2008</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>spodziewane koszty łączne : 1.790.000 EUR</li> <li>Finansowanie : Fundusz TEN-T - 50 %</li> <li>Budżet państwa RP 50 %</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>			
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpiły: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>			

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			Ważne połączenie kolejowe na linii Szczecin - Poznań
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			Ważne połączenie kolejowe na linii Szczecin - Poznań
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu ,</li> </ul>	X				Zwiększenie prędkości

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
	Skrócenie czasu przejazdu					podróży.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury, oczekiwane efekty strukturalne</b>	▪ Poprawa dostępności		X			Zwiększenie dostępności na odcinku Szczecin - Poznań
	▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			Poprawa dostępności wzdłuż II korytarza paneuropejskiego.
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)		X			Rozbudowa istniejącego odcinka linii kolejowej.
	▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO <sub>2</sub> , hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X	
	▪ Ograniczenia pod kątem ▪ Obszarów Natura 2000 ▪ Ochrona przeciwpowodziowa				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego		X			Przełożenie ruchu z drogi na kolej.
	▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej	X				Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego.
	▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)			X		Niewielkie oddziaływania związane z rozbudową linii po istniejącej trasie.
	▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				Rozbudowa według standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)			X		Brak znaczących rozwiązań z rozbudową pozostałych linii kolejowych.
	▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		Brak znaczących oddziaływań.
	▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)			X		Brak znaczących oddziaływań.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				Ważne połączenie kolejowe w regionie.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						

**Zadania 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zagwarantowane finansowanie</li> <li>▪ Dofinansowanie UE</li> </ul>		<b>X</b>			
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	▪ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)				<b>X</b>	
	▪ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.				<b>X</b>	▪

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****SPIS TREŚCI**

A2.6	Opisy Projektów – LUBUSKIE .....	2
Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206:	budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie Granica państwa – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – granica państwa .....	2
Projekty 166:	Autostrada A-2 odcinek Świecko - Nowy Tomyśl.....	6
Projekty 180:	Obejście miejscowości Kostrzyn N31 .....	10
Projekty 181:	Obejście miejscowości Słubice N29 .....	14
Projekty 191:	Budowa drogi ekspresowej S22 Gorzów Wlkp.-Elbląg.....	22
Projekty 334:	Modernizacja linii kolejowej E20 odcinek Kunowice-Rzepin .....	42

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****A2.6 Opisy Projektów – LUBUSKIE****Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206: budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie**

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

**OPIS****TREŚĆ****OPIS PROJEKTU****Tytuł Projektu****BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ PO NOWYM ŚLADZIE S3****KRÓTKI OPIS**

- krótki opis w punktach :

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PROJEKTY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa drogi ekspresowej po nowym śladzie</li> <li>- Długość planowanego odcinka: ca. 469 km</li> <li>- Realizacja- 2005-2013</li> <li>• Parametry techniczne: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Klasa S</li> <li>- Planowana prędkość, średnia prędkość be ograniczeń: 100 km/h</li> <li>- Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN</li> <li>- 2 pasy ruchu</li> <li>- Szerokość pasa ruchu 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>- Pas rozdzielający (3,5m - 5m)</li> <li>- Szerokość pasa bocznego 2 x 1,50</li> </ul> </li> <li>• Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• Szczególne obiekty: obiekty mostowe</li> <li>• Inne obiekty specjalne: brak danych</li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa spójności polskiego systemu komunikacyjnego z krajami UE, poprawa spójności gospodarczej i przestrzennej Polski i poszczególnych regionów w kontekście europejskim</li> <li>- Wkład w rozwój konkurencyjnej i opartej na wiedzy gospodarki, zwiększenie zatrudnienia, poprawa spójności gospodarczej, społecznej i przestrzennej</li> <li>- Integracja województw</li> <li>- Kompatybilność sieci komunikacyjnej z sąsiadującymi regionami i krajami</li> <li>- Poprawa przepustowości systemu transportowego</li> <li>- Poprawa jakości życia przez poprawę infrastruktury</li> </ul> </li> </ul> <p>W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju. .</p>
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	<p>Budowa i utrzymanie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl</li> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: biuro@szczecin.gddkia.gov.pl</li> <li>- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<p>D <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie</p> <p>PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie</p>
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REA</b>	<p>etapowo</p> <p>planowanie/stan realizacji w zależności od etapu</p>



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****OPIS LIZACYJNYCH TREŚĆ****PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY**

Realizacja planowana do 2013.

**KOSZTY I FINANSOWANIE**

Przewidywane koszty łącznie: : 1009,52 Mln Euro

Finansowanie: brak danych

**PROCES PLANOWANIA****PROCEDURY PLANISTYCZNE**

o W zależności od etapu

**UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE**konieczne:  tak  nienastąpi :  tak  nie**TRUDNOŚCI PLANISTYCZNE/REALIZACYJNE**

brak danych

**UDZIAŁ PUBLICZNY**

brak danych

**OCENA****KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)****ODDZIAŁYWANIE****UZASADNIENIE**

wysokie

średnie

niewielkie

Brak oceny

**EFEKTY****Wkład w rozwój gospodarczy regionu**

- Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki
- Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki
- Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu

X

X

X

**Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne**

- Poprawa dostępności
- Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami
- pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych,

X

X


X

- Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
- Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
- Zwiększenie prędkości podróży, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.
- Usprawnienie połączeń komunikacyjnych w
- Usprawnienie połączeń komunikacyjnych w
- Połączenie z II (autostrada A2) i III (autostrada A4) korytarzem paneuropejskim.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>					
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>Brak oceny</b>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>				X	▪
	▪ Ociążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				▪
	▪ Ograniczenia pod kątem				▪
	▪ Obszarów Natura 2000			X	▪
	▪ Ochrona przeciwpowodziowa				▪
	▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X			▪ Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowościach
	▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej			X	▪ Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X			▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np Gorzów, Międzyrzecz.
	▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X	▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np Gorzów, Międzyrzecz.
	▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X			▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
	▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi)	X			▪ Budowa drogi S3 jest w programie budowy dróg na lata 2007 - 2015
	▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X			▪ Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów turystycznych na wybrzeżu morza
▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)	X			▪ Główna oś komunikacyjna na kierunku północ - południe po polskiej stronie obszaru przygranicznego.	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>	X				
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>					
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	▪ zapewnione finansowanie		X		▪ Inwestycja wprowadzona w liste zadań priorytetowych.
	▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju		X		▪ Brak bezpośredniego zapisu w międzynarodowych
	▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.		X		▪ Brak uzgodnień międzynarodowych.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 166: Autostrada A-2 odcinek Świecko - Nowy Tomyśl**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>AUTOSTRADA A-2 ODCINEK ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa autostrady A2 a 4 pasami ruchu (na dwóch kierunkach) z poboczem</li> <li>– kategoria drogi: autostrada</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa dostępności wzdłuż paneuropejskiego korytarza transportowego</li> <li>– Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> <li>– Zmniejszenie zatorów na drodze po obu stronach granicy (uzależnione od przystąpienia Polski do układu z Schengen)</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: m.in. Narodowy Program Budowy Autostrad</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: brak danych</li> <li>• Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kierunki rozwoju dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej przewidują poprawę dostępności ponadregionalnej pogranicza. Priorytetem stanowią Paneuropejskie Korytarze Transportowe i połączenia transgraniczne.</li> <li>– W tym kontekście Projekt wpisuje się w kierunki rozwoju.</li> <li>– Projekt jako działania priorytetowe wpisuje się we wspomniane studium</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

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

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

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

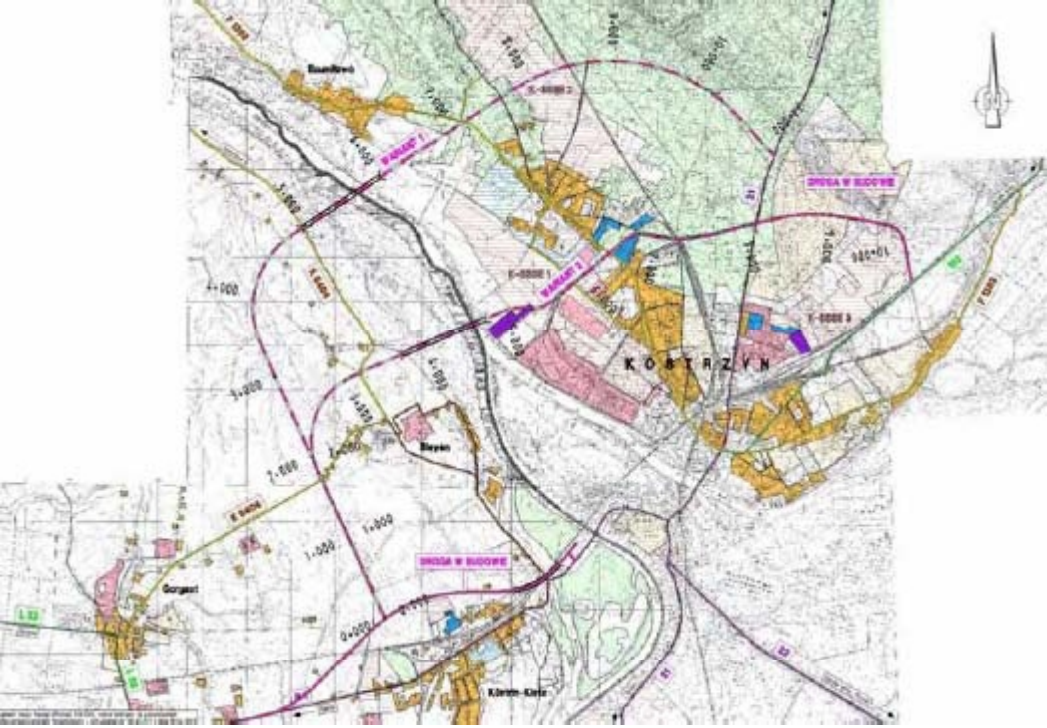
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa obsługi obszarów zlokalizowanych na linii wschód – zachód.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa obsługi obszarów zlokalizowanych na linii wschód – zachód.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa jakości połączeń drogowych na linii wschód – zachód.</li> </ul>
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	Poprawa dostępności	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>W powiązaniu z pozostałą częścią autostrady A2.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Droga w ciągu II korytarza proeuropejskiego.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem obszarów Natura 2000</li> </ul>				X	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie miejscowości usytuowanych wzdłuż autostrady.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa drogi nie wpłynie na komunikację zbiorową.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Znaczne odciążenie obszarów zabudowanych zlokalizowanych wzdłuż autostrady.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	środki transportu (kolej, woda) ■ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu					inne rodzaje transportu. ■ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	■ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				■ Budowa A2 jest elementem programu budowy dróg krajowych na lata 2007-2013.
	■ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)			X		■ Droga tranzytowa bezpośrednio powiązana z obsługą przyległego terenu.
	■ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				X	■
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				■ Lokalizacja w II korytarzu paneuropejskim.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	■ zapewnione finansowanie ■ Wsparcie UE		X			■ Inwestycja zrealizowana w ramach PPP
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	■ Spójności z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju	X				■ Lokalizacja w II korytarzu paneuropejskim.
	■ Spójność z uzgodnieniami między państwowymi etc.				X	■



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

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Obejście miejscowości Kostrzyn N31</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Obejście miejscowości Kostrzyn</li> <li>– Planowana długość obejścia: 5,5 km</li> <li>– Realizacja po 2013 r.</li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>o Klasa GP</li> <li>o Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN</li> <li>o Szerokość jezdni 6,0 - 7,0m</li> <li>o Szerokość pobocza 1,25m</li> <li>o Szerokość korony drogi 8,5-9,5 m</li> </ul> </li> <li>– Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): wody opadowe, hałas</li> <li>– Szczególne obiekty: nowy most – przeprawa na Odrze,</li> <li>– Inne cechy szczególne: brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Odciążenie miejscowości Kostrzyn od ruchu tranzytowego</li> <li>– Skrócenie przejazdu przez miejscowość</li> <li>– Redukcja emisji hałasu i substancji szkodliwych</li> <li>– Poprawa strony ekonomicznej komunikacji</li> <li>– Poprawa połączeń komunikacyjnych</li> </ul> </li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: <ul style="list-style-type: none"> <li>– B1: obejście miejscowości Kietz/Küstrin</li> <li>– Most – przeprawa na Odrze</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>W studium kierunkowym jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. W tym kontekście Projekty jest spójny z zapisanymi celami.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i utrzymanie:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra</li> </ul> </li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie

<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Studium ekonomiczno-techniczno- środowiskowe</li> <li>studium wykonalności</li> <li>koncepcja programowa</li> <li>Materiały do wniosku o lokalizację drogi krajowej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>uzyskanie decyzji środowiskowej</li> <li>uzyskanie decyzji o lokalizacji drogi krajowej</li> </ul> </li> <li>Projekty budowlany wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę</li> <li>Projekty wykonawczy</li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne: 65 mln PLN</li> <li>Finansowanie : brak danych</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>W nawiasie odpowiedzialne jednostki               <ul style="list-style-type: none"> <li>Decyzja środowiskowa (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Decyzja lokalizacyjna (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpiło: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ponieważ dotychczasowe uzgodnienia nie przebiegały zadowalająco przewidziano powołanie grupy roboczej z przedstawicielami polskich i niemieckich instytucji odpowiedzialnych za planowanie (GL, NL Straßenwesens, Landkreis Märkisch-Oderland). Przewodnictwo przejmie prawdopodobnie strona polska.</li> </ul>			
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Czasowe przesunięcie planowania obejścia miejscowości Kietz/Küstrin i obejścia miejscowości Kostrzyn spowodowało, że nie nastąpiła optymalizacja uzgodnień planistycznych</li> </ul>			

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

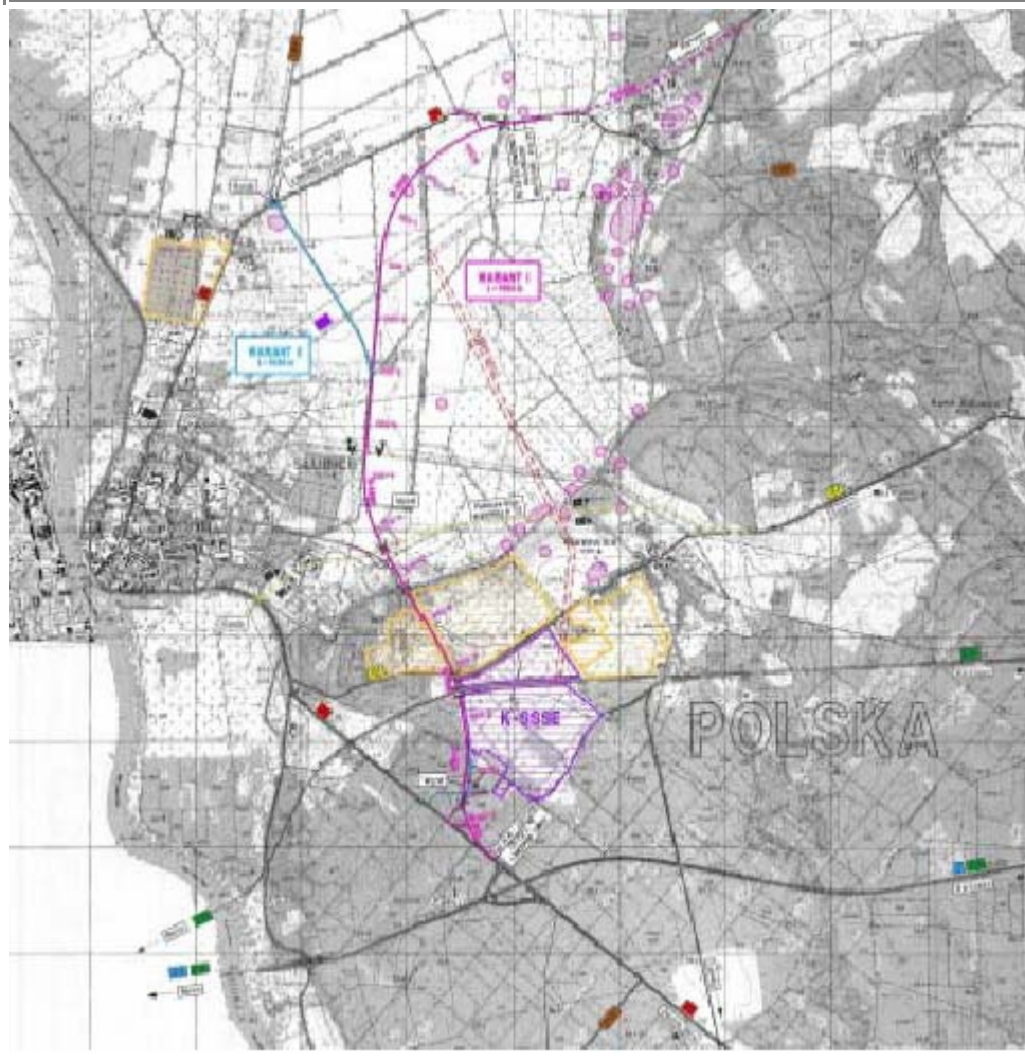
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tło: Plany dotyczące obejścia miejscowości Kietz/Küstrin odbywały się w stałym uzgodnieniu i w konsensusie ze stroną polską. Wyznaczenie specjalnej strefy ekonomicznej po stronie polskiej wprowadziło nową dynamikę w zakresie planowania obejścia Kostrzyna i do przesuniętych czasowo procedur planistycznych.</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak danych</li> </ul>

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>	
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa połączeń na linii wschód-zachód. Przejęcie części ruchu granicznego.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Usprawnienie obsługi Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w miejscowości Kostrzyn</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Usprawnienie przejazdu, wyprowadzenie ruchu z miasta Kostrzyn</li> </ul>
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa obsługi Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w mieście Kostrzyn</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności do II korytarza proeuropejskiego.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie natężenia ruchu w</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>	
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>		
					m. Kostrzynie.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności komunikacyjnej portu w Kostrzynie i transportu szynowego.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego</li> </ul>	
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak uzgodnień przebiegu drogi z innymi Projektami drogowymi.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przebieg drogi zgodny z planami miejscowymi po stronie polskiej.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ponieważ obejście leży w ciągu ważnego korytarza (Berlin-Gorzów Wlkp.) ma znaczenie dla całego DPERON</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>				<b>X</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp..</li> </ul>		<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Założenia inwestycji w trakcie uzgodnień pomiędzy Zarządem Województwa Lubuskiego i rządem Landu Brandenburgii.</li> </ul>

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

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Obejście miejscowości Słubice w ciągu N 29</b>

**Krótki opis Projektu**

- krótki opis w punktach :
  - Obejście miejscowości Słubice, N 29
  - Długość planowanego obejścia: 10 km
  - Realizacja 2012 – 2013
  - Parametry techniczne:
    - Klasa GP
    - Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN
    - Szerokość jezdni 2 x 3,50 = 7,00 m
    - Szerokość pobocza 1,50 – 2,75 m
    - Szerokość korony drogi min. 25 m
  - Komunikacja publiczna: brak danych
  - Szczególne obiekty: 8 obiektów mostowy, przepusty, 4 węzły
  - Inne szczególne obiekty: brak danych
- Cele Projektu:
  - Poprawa bezpieczeństwa ruchu



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redukcja hałasu i emisji substancji szkodliwych</li> <li>- Skrócenie czasu przejazdu przez miejscowość</li> <li>- Połączenie z planowanym obejściem Kunowice</li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia</li> <li>• Uzależnienie od innych Projektów:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- W 137: Obejście miejscowości Kunowice</li> </ul> </li> <li>• Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- W studium kierunkowym jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. W tym kontekście Projekt jest spójny z zapisanymi celami</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	D <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowano:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- koncepcja programowa</li> </ul> </li> <li>• Udzielono:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Decyzje o oddziaływaniu na środowisko</li> </ul> </li> <li>• Do opracowania:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dokumentacja do decyzji lokalizacyjnej</li> <li>- Projekty budowlane z pozwoleniem na budowę</li> <li>- Plany realizacyjne</li> </ul> </li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizacja zaplanowana na lata 2012-2013</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łącznie: ca. 60 mln PLN</li> <li>• Finansowanie: brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W nawiasach odpowiedzialne jednostki               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Decyzja w sprawie oddziaływania na środowisko (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>- Decyzja o przebiegu linii (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>- Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie  nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A.</li> </ul>



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS		TREŚĆ				OCENA	
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		Oddziaływanie				Uzasadnienie	
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>							
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności obszarów Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności obszarów Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności do drogi A2</li> </ul>	
<b>Skutki dla ład przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności obszarów Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w miejscowości Słubice.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności do II korytarza transeuropejskiego.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych,</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie emisji substancji szkodliwych.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na obszar Natura 2000 i ochronę przeciwpowodziową.</li> </ul>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowości Kostrzyn.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego</li> </ul>	

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.</li> <li>Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Braki bezpośredniego powiązania z innymi Projektami drogowymi.</li> <li>Brak bezpośredniego oddziaływania.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>			X			Usprawnienie komunikacji w bezpośrednim obszarze przygranicznym.

**REALIZACJA PLANU (SZANSE)****Finansowanie**

- zapewnione finansowanie

X

- Zabezpieczenie finansowe ze strony GDDKiA.

**Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia**

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

X

- Brak bezpośrednich zapisów w międzynarodowych

- Brak.

X

**REALIZACJA PLANU (SZANSE)****Podsumowanie deficytów**

- brak danych

**Konieczność podjęcia działań w związku z Projektem**

- brak danych

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 190: Budowa odcinka od drogi wojewódzkiej nr 158 w nawiązaniu do północnej obwodnicy Gorzowa Wlkp.**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Budowa odcinka Santok – Różanki od drogi wojewódzkiej nr 158</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Budowa odcinka od drogi wojewódzkiej nr 158 na odcinku Santok – Różanki w nawiązaniu do północnej obwodnicy Gorzowa Wlkp.</li> <li>◦ długość odcinka: ok. 9,0 km</li> <li>◦ realizacja: 2012 – 2013</li> </ul> </li> <li>• Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ klasa drogi G</li> <li>◦ prędkość Projektowa: 70 km/h</li> <li>◦ prędkość miarodajna: 90 km/h</li> <li>◦ szerokość jezdni: 7,00 m</li> <li>◦ szerokość poboczy: 2×1×1,25 m</li> <li>◦ dopuszczalny nacisk osiowy: 115 kN</li> </ul> </li> <li>• lokalna komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>• budowle specjalne: nie ma</li> <li>• inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> <li>• cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewnienie sprawnego połączenia komunikacyjnego pomiędzy drogą wojewódzką nr 158 a planowaną obwodnicą Gorzowa Wlkp.</li> <li>– wyprowadzenie ruchu tranzytowego oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul> </li> <li>• włączenie do strategii wyższego rzędu: brak danych</li> <li>• zależność od innych Projektów: nie wykryto</li> <li>• zgodność ze Studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Studium kierunkowe jako cel formułuje wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych.</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<p>Ponadto po polskiej stronie należy opracować trasy północ-południe, co pozwoli w pełni wykorzystać potencjał gospodarczy i turystyczny. lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. Po stronie polskiej dodatkowo ma być rozwijane połączenie Północ-Południe w celu wykorzystania potencjałów społeczno-gospodarczych</p> <p>– Projekt jest zgodny z tym celem.</p>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a></li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> Średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> Średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>W trakcie opracowywania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepcja programowa (termin realizacji luty 2008 r.)</li> </ul> <p>Do opracowania:</p> <p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Studium ekonomiczno-techniczno- środowiskowe</li> <li>studium wykonalności</li> <li>koncepcja programowa</li> <li>Materiały do wniosku o lokalizację drogi krajowej: <ul style="list-style-type: none"> <li>uzyskanie decyzji środowiskowej</li> <li>uzyskanie decyzji o lokalizacji drogi krajowej</li> </ul> </li> <li>Projekty budowlane wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę <ul style="list-style-type: none"> <li>Projekty wykonawcze</li> </ul> </li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>realizacja planowana na lata 2012-2013</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne: ok. 40 mln PLN</li> <li>Finansowanie: LRPO</li> </ul>
PROCES PLANOWANIA	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>W nawiasach odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> <li>Decyzja o oddziaływaniu na środowisko (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Decyzja o przebiegu trasy (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności gorzowskiej podstrefy KSSSE.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności gorzowskiej podstrefy KSSSE.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.</li> </ul>
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności komunikacyjnej ; powiązanie z budową S3</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>W powiązaniu z droga ekspresową S3 poprawa dojazdu do autostrady A2</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak znaczącego oddziaływania na inne rodzaje transportu.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z</li> </ul>

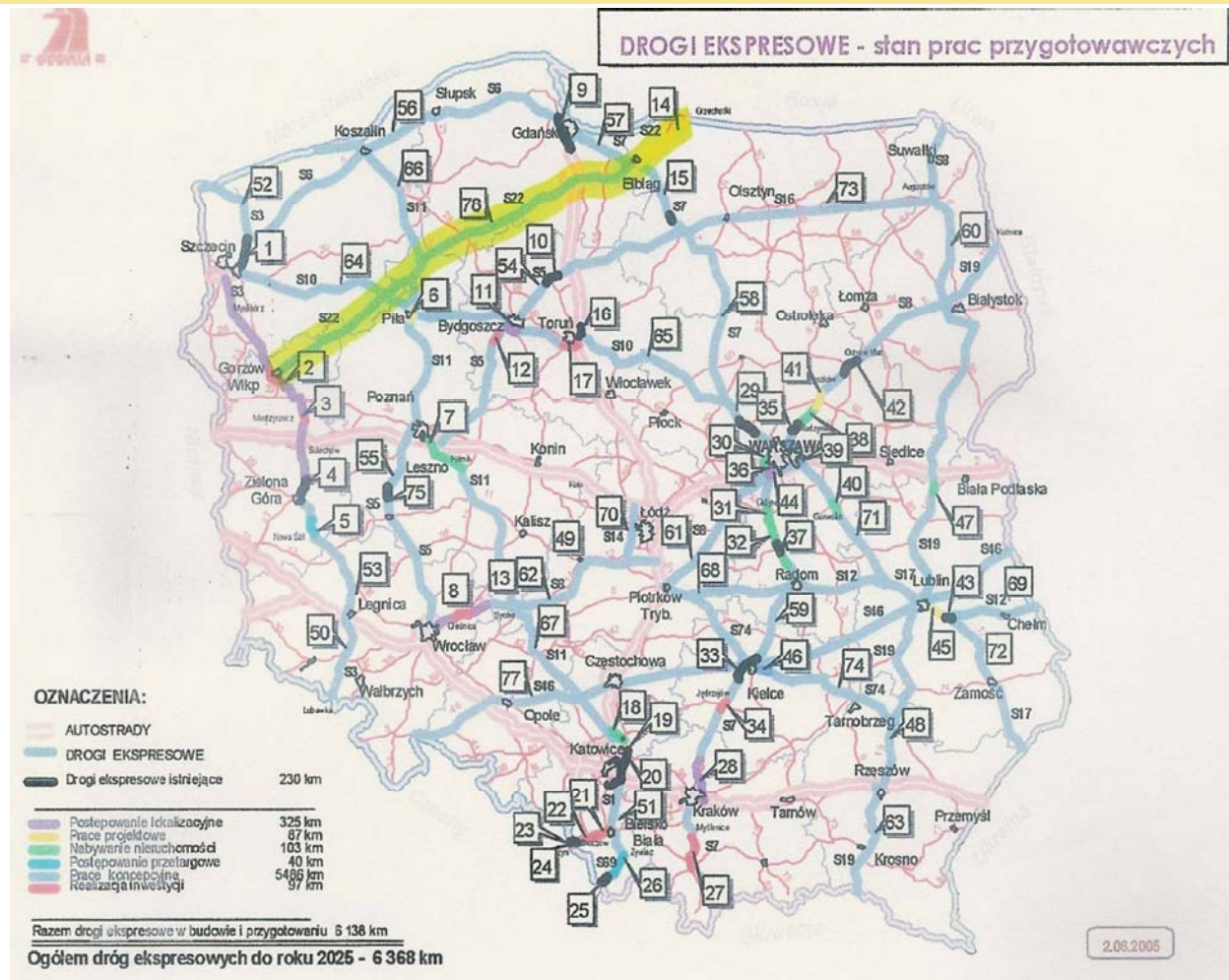
**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
						wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Powiązanie z budową drogi ekspresowej S3.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak znaczącego oddziaływania.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak znaczącego oddziaływania.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>			<b>X</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa połączeń komunikacyjnych w obszarze przygranicznym.</li> </ul>
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>			<b>X</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak zapisów w umowach międzynarodowych.</li> </ul>



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 191: Budowa drogi ekspresowej S22**

Gorzów Wlkp.-Elbląg

**OPIS****TREŚĆ****OPIS PROJEKTU****Tytuł Projektu****BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S22 GORZÓW WLKP.-ELBŁĄG****KRÓTKI OPIS PROJEKTU**

- krótki opis w punktach :
  - połączenie drogowe od drogi S3: Gorzów Wlkp do Elbląga
  - Długość planowanego odcinka: ca. 320 km
  - Realizacja- po 2013 r.
- Parametry techniczne:
  - Klasa GP (cel S)
  - prędkość Projektowa 100 km/h
  - Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN
  - jezdnia 2x7,0 m
  - pobocza utwardzone 2x2,0 m
  - pobocza gruntowe 2x 0,75 m
  - pas dzielący jezdnię min. 3,5 m
- Komunikacja publiczna: brak danych

Stan prac: 30 kwietnia 2008 r.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ								
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szczególne obiekty: obiekty mostowe</li> <li>• Inne obiekty specjalne: brak danych</li> <li>• Cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– poprawa jakości połączenia na odcinku od granicy niemieckiej do obwodu kaliningradzkiego w Rosji</li> <li>– przedłużenie budowanego odcinka S 22 Elbląg- Grzechotki ( przejście graniczne)</li> <li>– ograniczenie tranzytu w miejscowościach zlokalizowanych na trasie drogi krajowej nr 22</li> <li>– lepsza dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych</li> </ul> </li> </ul> <p>W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu Projektu jest zgodny z kierunkami rozwoju. .</p>								
<b>PROJEKTYODAWCA</b>	Budowa i utrzymanie : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</li> </ul>								
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<table> <tr> <td>D</td> <td><input type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td>PL</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie						
PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie						
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studium ekonomiczno-techniczno- środowiskowe</li> <li>• Materiały do wniosku o lokalizację drogi krajowej: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ uzyskanie decyzji środowiskowej</li> <li>○ uzyskanie decyzji o lokalizacji drogi krajowej</li> </ul> </li> <li>• Projekty budowlany wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę</li> <li>• Projekty wykonawczy</li> </ul>								
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	brak danych								
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	brak danych								
PROCES PLANOWANIA									
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach <ul style="list-style-type: none"> <li>○ W zależności od etapu</li> </ul> </li> </ul>								
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	<p>konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p> <p>nastąpi : <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p>								
<b>TRUDNOŚCI PLANISTYCZNE/REALIZACYJNE</b>	brak danych								
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	brak danych								

**OCENA**

KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)

ODDZIAŁYWANIE

UZASADNIENIE


**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

EFEKTY		wysokie	średnie	niewielkie	Brak oceny
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i
	Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i
	Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu	X			Zwiększenie prędkości podróżowania, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne</b>	Poprawa dostępności	X			Poprawa połączeń drogowych z
	Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami	X			Poprawa dostępności do II korytarza paneuropejskiego.
	pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych,		X		
	Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)				X
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	Ograniczenia pod kątem				X
	Obszarów Natura 2000				X
	Ochrona przeciwpowodziowa				X
	Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego		X		Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowościach położonych
	Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej				X
	Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)	X			Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego.
	Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)			X	Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X			Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi				X
	Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)				X
	Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)				

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>					
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>Brak oceny</b>	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>	<b>X</b>				Ważne połączenie komunikacyjne na trasie Berlin – Elbląg – Kaliningrad.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>					
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> </ul>			<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>			<b>X</b>	

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 248: Budowa obejścia drogowego miasta Babimost w ciągu drogi wojewódzkiej nr 303 i 304 km 0+000,00 – km 5+303,20**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Budowa obejścia drogowego miasta Babimost w ciągu drogi wojewódzkiej nr 303 i 304 km 0+000,00 – km 5+303,20</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <b>Budowa obejścia drogowego miasta Babimost w ciągu drogi wojewódzkiej nr 303 i 304 km 0+000,00 – km 5+303,20</b></li> <li>◦ długość odcinka: 5,30 km</li> <li>◦ realizacja: 2007-10</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ klasa G,</li> <li>◦ prędkość Projektowa 70 km/h</li> <li>◦ prędkość miarodajna 70 km/h</li> <li>◦ szerokość jezdni 7,00 m</li> <li>◦ szerokość pobocza 2x2,00 m</li> <li>◦ kategoria ruchu KR4</li> <li>◦ dopuszczalny nacisk osiowy 100 kN/oś</li> <li>◦ nawierzchnia bitumiczna</li> </ul> </li> <li>• lokalna komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): ścieki opadowe, hałas,</li> <li>• budowle specjalne: most nad rz. Gniła Obra</li> <li>• inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> <li>• cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– odciążenie miasta Babimost od nadmiernego ruchu samochodowego , w tym tranzytowego,</li> <li>– skrócenie czasu przejazdu pojazdów przez miasto,</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- umożliwienie rozwoju gminy poprzez podłączenie terenów przemysłowych do układu drogowego,</li> <li>- zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza,</li> <li>- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzależnienie od innych Projektów: nie zbadano</li> <li>• Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>- W studium kierunkowym jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne. Po stronie polskiej dodatkowo ma być rozwijane połączenie Północ-Południe w celu wykorzystania potencjałów społeczno-gospodarczych</li> <li>- tego punktu widzenia Projekt jest zgodny z planami.</li> <li>- mimo to Projekt nie jest zaliczany do priorytetowych.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a></li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> Średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input checked="" type="checkbox"/> Średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Opracowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dokumentację techniczną (2005 r.)</li> <li>• Projekty budowlane</li> </ul> <p>Uzyskano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• decyzję o lokalizacji drogi wojewódzkiej</li> <li>• decyzję środowiskową</li> <li>• pozwolenie na budowę</li> </ul> <p>W przygotowaniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- procedura przetargowa na realizację</li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacja planowana na lata 2007-2010</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne: 33 mln PLN</li> <li>• Finansowanie: brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W nawiasach odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> <li>- Decyzja środowiskowa (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28)</li> <li>- Decyzja lokalizacyjna (Burmistrz Miasta i Gminy Babimost, ul. Rynek 3, 66-110 Babimost, tel. 68 351-20-34, fax. 68 351-20-28)</li> <li>- Pozwolenie na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	Celowe w celu wymiany informacji
<b>Trudności</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**


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

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Usprawnienie dojazdu do portu lotniczego w Babimoście.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Skrócenie czasu dojazdu do portu lotniczego w Babimoście.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Usprawnienie dojazdu do drogi krajowej nr 32.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		Usprawnienie dojazdu do II korytarza transeuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>		X			Zmniejszenie natężenia ruchu w m. Babimost.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>			X		Powiązanie z obwodnicą Nowego Kramaska i ciągu drogi wojewódzkiej nr 304.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>		X			Usprawnienie komunikacji do portu lotniczego w Babimoscie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			X		
<b>Znaczenie dla DPERON</b>			X			Obwodnica Babimostu wspiera ruch do portu lotniczego.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>			X		
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>			X		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>			X		

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 251: Budowa obwodnicy miejscowości Kunowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 137**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Budowa obwodnicy miejscowości Kunowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 137</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Budowa obwodnicy miasta Kunowice</b></li> <li>○ długość odcinka: ok. 4,60 km</li> <li>○ realizacja: po roku 2013</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>○ klasa G (docelowo GP)</li> <li>○ prędkość Projektowa 80 km/h</li> <li>○ prędkość miarodajna 100 km/h</li> <li>○ szerokość jezdni 7,00 m</li> <li>○ szerokość pobocza 1,50 m</li> <li>○ kategoria ruchu KR3</li> </ul> </li> <li>• lokalna komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): ścieki opadowe, hałas,</li> <li>• budowle specjalne: nie występują</li> <li>• cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu tranzytowego</li> <li>– podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej</li> <li>– eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym</li> <li>– dostosowanie stanu dróg do wymagań wynikających z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu</li> <li>– zmniejszenie liczby wypadków, kolizji i zdarzeń drogowych</li> <li>– poprawa ekonomiki transportu</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– połączenie z planowaną obwodnicą Słubic – węzeł drogowy</li> <li>• zależność od innych Projektów: Jednym z podstawowych czynników wpływających na prowadzenie obwodnicy Kunowic, był wybór lokalizacji węzła na planowanej obwodnicy Słubic.</li> <li>• Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W studium kierunkowym jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne.</li> <li>– tego punktu widzenia Projekt jest zgodny z planami.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a></li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input checked="" type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Opracowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• koncepcję programową</li> </ul> <p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Materiały do wniosku o lokalizacji drogi wojewódzkiej wraz z: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ uzyskaniem decyzji środowiskowej</li> <li>○ uzyskaniem decyzji o lokalizacji drogi wojewódzkiej</li> </ul> </li> <li>• Projekty budowlany wraz z uzyskaniem decyzji o pozwolenie na budowę <ul style="list-style-type: none"> <li>– Projekty wykonawczy</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacja planowana po 2013 r.</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne: brak danych</li> <li>• Finansowanie: brak danych</li> </ul>			
PROCES PLANOWANIA				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W nawiasach odpowiedzialne jednostki <ul style="list-style-type: none"> <li>○ decyzja środowiskowa (Burmistrz Miasta i Gminy Słubice, ul. Akademicka 1, 69-100 Słubice, tel. 95 737 2000, fax. 95 758 2880)</li> <li>○ decyzja o lokalizacji drogi wojewódzkiej nr 137 (Burmistrz Miasta i Gminy Słubice, ul. Akademicka 1, 69-100 Słubice, tel. 95 737 2000, fax. 95 758 2880)</li> <li>○ decyzja o pozwoleniu na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie			
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie			
Celowe w celu wymiany informacji				
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**


<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			W połączeniu z obwodnicą Słubic usprawnienie dojazdu do specjalnej strefy ekonomicznej w Słubicach.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			W połączeniu z obwodnicą Słubic usprawnienie dojazdu do specjalnej strefy ekonomicznej w Słubicach.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Usprawnienie przejazdu, wyprowadzenie ruchu z miasta Kunowice.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Poprawa obsługi Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w mieście Słubice.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			W powiązaniu z obwodnicą Słubic polepszenie powiązań z autostradą A2 i II korytarzem paneuropejskim.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	Zmniejszenie emisji substancji szkodliwych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na obszar Natura 2000 i ochronę przeciwpowodziową.
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		Zmniejszenie natężenia ruchu w obszarze zabudowanym.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego w miejscowości Kunowice.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				Połączenie z obwodnicą miasta Słubice w ciągu dróg krajowych nr 29 i 31.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		Brak znaczącego oddziaływania.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			X		Brak znaczącego oddziaływania.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>				X		W powiązaniu z obwodnicą Słubic poprawa połączeń komunikacyjnych w obszarze przygranicznym.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>			X		
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>		X			Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>		X			Brak zapisów w umowie międzynarodowej.



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 256: Aktualizacja koncepcji programowej przystosowania drogi wojewódzkiej nr 282, 315 i 278 do pełnienia funkcji drogi krajowej 32-bis**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Aktualizacja koncepcji programowej przystosowania drogi wojewódzkiej nr 282, 315 i 278 do pełnienia funkcji drogi krajowej 32-bis</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aktualizacja koncepcji programowej przystosowania drogi wojewódzkiej nr 282, 315 i 278 do pełnienia funkcji drogi krajowej 32-bis Zielona Góra - Wolsztyn oraz Konotop - Wschowa</li> <li>○ długość odcinka: ok. 72 km</li> <li>○ realizacja: po roku 2013</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>○ klasa GP,</li> <li>○ prędkość Projektowa 70 km/h</li> <li>○ prędkość miarodajna 90 km/h</li> <li>○ szerokość jezdni 2 x 3,50 m + 0,5m opaska</li> <li>○ szerokość pobocza 2x1,50 m</li> <li>○ dopuszczalny nacisk osiowy 115 kN/oś</li> <li>○ nawierzchnia bitumiczna</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ								
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokalna komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>• budowle specjalne: most na rz. Stara Odra, Obra, Kanał Południowy i Północny Obry, wiadukt nad bocznica kolejową, wiadukt w ciągu drogi gminnej</li> <li>• inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> <li>• cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– połączenie drogi krajowej nr 3 i 12</li> <li>– odciążenie istniejących połączeń między przejściami granicznymi</li> <li>– omińnięcie miejscowości odciąży je od ruchu samochodowego, w tym tranzytowego</li> <li>– umożliwienie rozwoju gmin poprzez podłączenie terenów przemysłowych do układu drogowego</li> <li>– zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza</li> <li>– zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu</li> </ul> </li> <li>• zależność od innych Projektów: nie zbadano</li> <li>• Spójność ze studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W studium kierunkowym jako cel zapisano wsparcie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych, aby połączyć ze sobą istniejące sieci komunikacyjne.</li> <li>– tego punktu widzenia Projekt jest zgodny z planami.</li> </ul> </li> </ul>								
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a></li> </ul>								
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<table border="1"> <tr> <td><b>D</b></td> <td><input type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> Średnie</td> <td><input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td><b>PL</b></td> <td><input type="checkbox"/> wysokie</td> <td><input type="checkbox"/> Średnie</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	<b>D</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie	<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input checked="" type="checkbox"/> niewielkie
<b>D</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie						
<b>PL</b>	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input checked="" type="checkbox"/> niewielkie						
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	W trakcie opracowywania: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktualizacja koncepcji programowej</li> </ul>								
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacja planowana po 2013 r.</li> </ul>								
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne: brak danych</li> <li>• Finansowanie: brak danych</li> </ul>								
<b>PROCES PLANOWANIA</b>									
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o brak danych</li> </ul>								
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie Celowe w celu wymiany informacji								
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

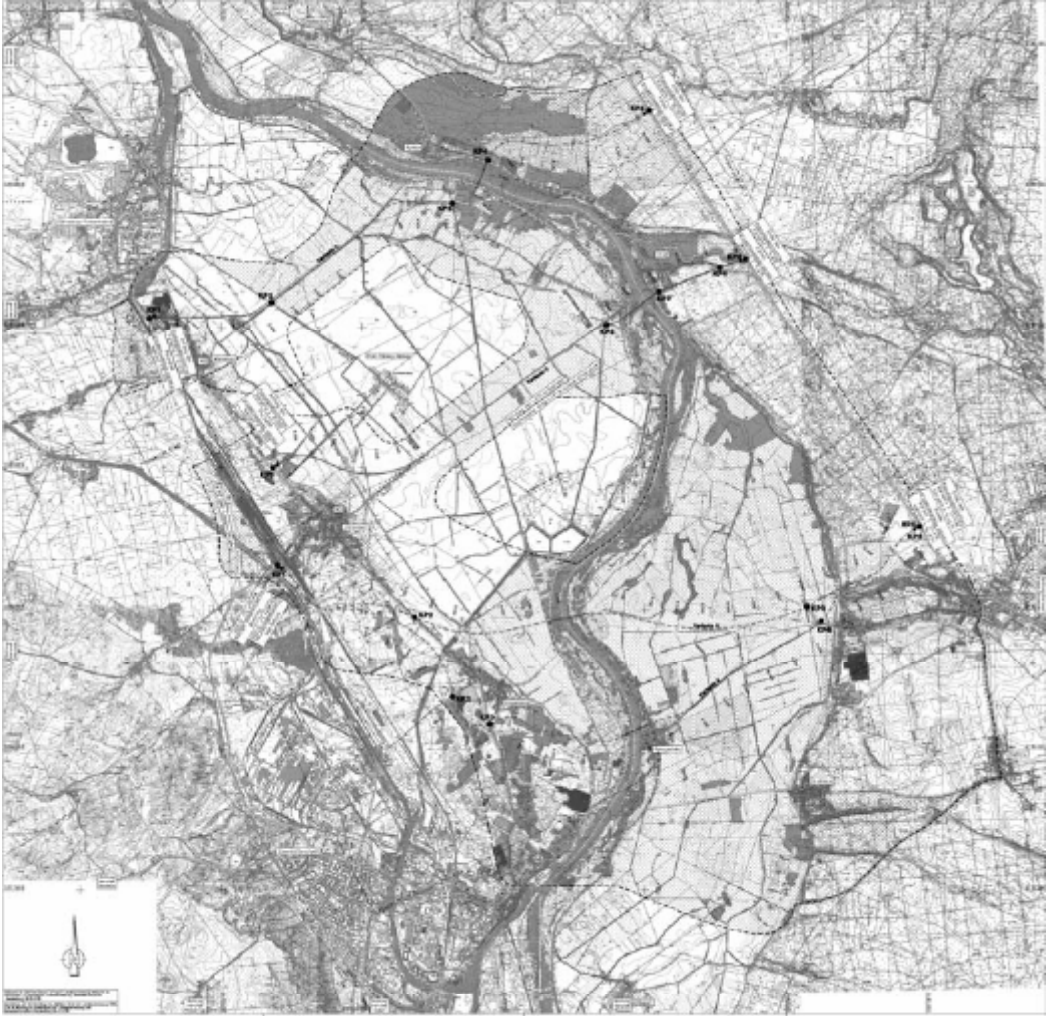
<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			Poprawa obsługi terenów położonych na linii wschód - zachód.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>		X			Poprawa obsługi terenów położonych na linii wschód - zachód.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Poprawa jakości połączeń drogowych na linii wschód - zachód.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Poprawa jakości połączeń z pozostałą siecią drogową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			Poprawa dostępności do autostrady A2( drugi korytarz transeuropejski)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np.</li> </ul>			X		Powiązanie z budową drogi ekspresowej S3

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>elementy infrastruktury</b>	niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		Brak znaczącego powiązania z istniejącą infrastrukturą.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			<b>X</b>		Brak znaczącego oddziaływania.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>				<b>X</b>		Poprawa dostępności komunikacyjnej na osi wschód - zachód, odciążenie drogi krajowej nr 32.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>		<b>X</b>			
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>		Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>			<b>X</b>		Brak zapisów we wspólnych dokumentach.



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

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Budowa obejścia miejscowości URAD W (L) 134</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> <li>o obwodnica m. Urad, droga woj. nr 134</li> <li>o długość odcinka: 1,83km</li> <li>o realizacja: brak danych</li> </ul> </li> <li>– modernizacja istniejącej drogi woj. nr 134 <ul style="list-style-type: none"> <li>o długość odcinka 316 m</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne: <ul style="list-style-type: none"> <li>o klasa G</li> <li>o prędkość Projektowa: 70 km/h</li> <li>o szerokość jezdni 7,00 m</li> <li>o szerokość nieutwardzonego pobocza 2x1,25 m</li> <li>o dopuszczalny nacisk osiowy 100 kN</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• lokalna komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> <li>• budowle specjalne:               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ most przez rzekę Odrę – dł. 220,0 m</li> <li>◦ Most przez rzekę Pliszkę – dł. 10,0 m</li> </ul> </li> <li>• cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– połączenie planowanego przejścia granicznego (osobowe) z drogą krajową nr 29 i stworzenie ciągu z drogą woj. nr 134</li> <li>– zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul> </li> <li>• włączenie do strategii wyższego rzędu: brak danych</li> <li>• zależność od innych Projektów: nie wykryto</li> <li>• zgodność ze Studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Studium jako cel formułuje wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych. Ponadto po polskiej stronie należy opracować trasy północ-południe, co pozwoli w pełni wykorzystać potencjał gospodarczy i turystyczny.</li> <li>– zgodny z celami</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze Al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra Tel.: (068) 328-03-00 Fax: (068) 328-03-37 E-Mail: <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a></li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b>	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<p>Opracowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko</li> <li>• Studium wykonalności</li> </ul> <p>Do opracowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koncepcja programowa</li> <li>• Materiały do wniosku o lokalizacji drogi wojewódzkiej wraz z:               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ uzyskaniem decyzji środowiskowej</li> <li>◦ uzyskaniem decyzji o lokalizacji drogi wojewódzkiej</li> </ul> </li> <li>• Projekty budowlane wraz z uzyskaniem decyzji o pozwolenie na budowę</li> <li>• Projekty wykonawcze</li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne: brak danych</li> <li>• Finansowanie: brak danych</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W nawiasach odpowiedzialne jednostki               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ decyzja środowiskowa (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)</li> <li>◦ decyzja o lokalizacji drogi krajowej (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie</li> </ul> </li> </ul>			



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**


OPIS	TREŚĆ
	Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.) – decyzja o pozwoleniu na budowę (Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.)
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie Celowe w celu wymiany informacji
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Poprawa połączeń w regionalnym obszarze Frankfurt - Zielona Góra.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Poprawa połączeń w regionalnym obszarze Frankfurt - Zielona Góra.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Budowa nowego przejścia granicznego między Świeckiem, a Gubinem skróci czas przejazdu w tym obszarze.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Poprawa dostępności obszarów Frankfurtu do Ewerhütlenstadt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			Poprawa dostępności do II korytarza transeuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>			X		Brak zmniejszenia oddziaływania na obszar Natura 2000
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> </ul>	X				Przecięcie znacznych obszarów Natura 2000

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>			X		Brak oddziaływania.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego w miejscowości Urad.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>		X			Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				Powiązanie z budowa odcinka po stronie niemieckiej, przebudowa drogi krajowej nr 29 po stronie polskiej.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			X		Projekty nie oddziałują na istniejącą infrastrukturę.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				Znaczny wpływ na rozwój regionu po obu stronach granicy.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zapewnione finansowanie</li> <li>Wsparcie UE</li> </ul>				X	
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>	X				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>	X				Umowa pomiędzy Wojewodą Lubuskim a rządem Landu Brandenburgii.

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

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</b></p>  <p>● Przejścia graniczne ● Węzły kolejowe ○ Wstępne studia wykonalności ■ Studia wykonalności ■ Dokumentacja projektowa</p>	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Modernizacja linii kolejowej E20 odcinek Kunowice-Rzepin</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zrealizowano: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ przebudowa przystanku osobowego w Słubicach</li> <li>○ przebudowa stacji Kunowice</li> <li>○ wymiana nawierzchni na 15 km linii kolejowej</li> <li>○ przebudowa 15 km samoczynnej blokady liniowej oraz urządzeń elektroenergetycznych</li> <li>○ modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym</li> <li>○ przebudowa stacji trakcyjnej na całym odcinku</li> </ul> </li> <li>– W realizacji: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ budowa przejść podziemnych dla zwierząt</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>○ prędkość maksymalna w ruchu pasażerskim, <math>v = 160</math> km/h</li> <li>○ prędkość maksymalna w ruchu towarowym przy nacisku 225kN/oś, <math>v = 120</math> km/h</li> <li>○ kolej dwutorowa</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>• budowle specjalne: <ul style="list-style-type: none"> <li>- wiadukt dla zwierząt</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- przejście dla zwierząt</li> <li>• cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- przystosowanie i budowa wytypowanych obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt</li> <li>- montaż na wybranych odcinkach urządzeń odstraszających</li> <li>- ograniczenie emisji hałasu i wibracji</li> <li>- poprawa obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego, poprzez zwiększenie czasu podróży i zwiększenie przepustowości towaru</li> <li>- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach.</li> </ul> </li> <li>• zgodność ze Studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium jako cel formułuje wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>o z tego punktu widzenia Projekt jest zgodny ze studium</li> <li>o Projekt jest zaliczany do priorytetowych.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	D	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> Średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zakończona modernizacja odcinka kolejowego</li> <li>• W trakcie jest budowa przejść</li> </ul>			
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja odcinka kolejowego dnia 22.06.2004 została zakończona</li> <li>• Budowa przejść do 10.2007</li> </ul>			
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja odcinka kolejowego: 18.191.109,56 Euro</li> <li>• Nadzór: 795.626,00 Euro</li> <li>• Planowanie i sterowanie budowa dwóch przejść dla zwierząt: 146.280,00 Euro</li> <li>• Planowanie i budowa tuneli dla zwierząt: 4.987.23,31 Euro</li> </ul>			
<b>PROCES PLANOWANIA</b>				
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie			
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> ja nie			
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>			

**OCENA**

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

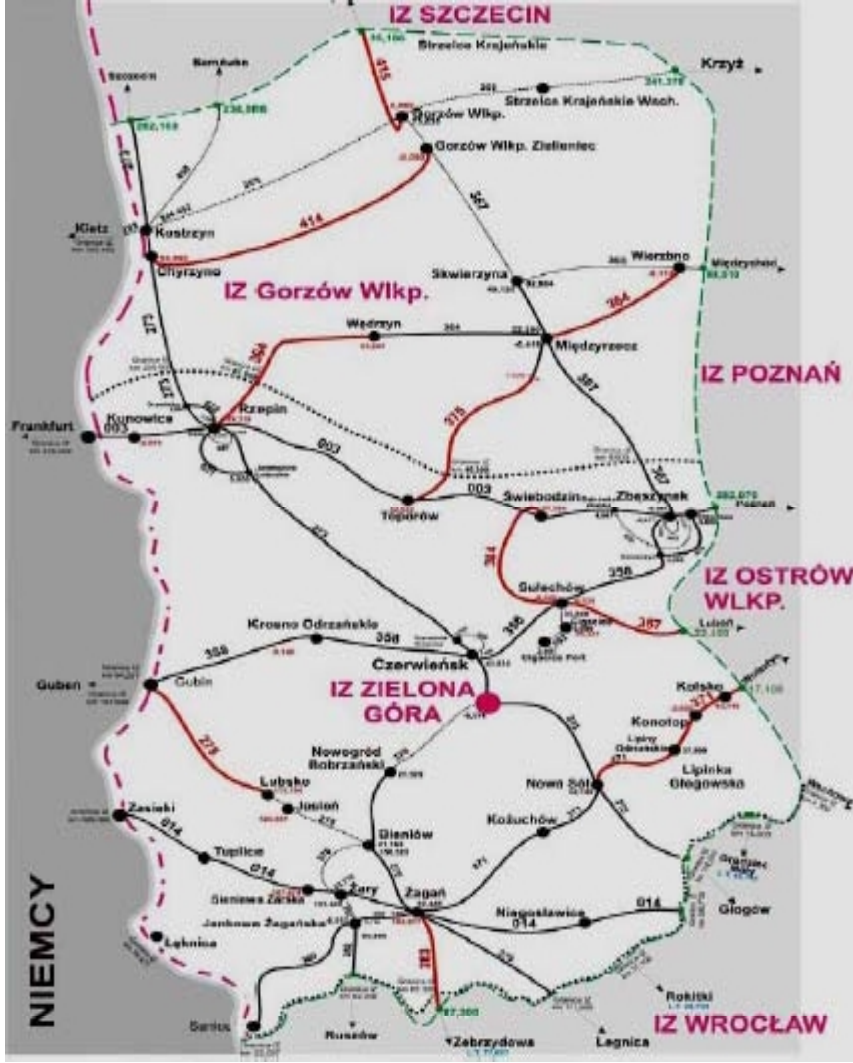
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Efekty</b>						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Ważne połączenie na osi wschód – zachód; poprawa dostępności na całej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Ważne połączenie na osi wschód – zachód; poprawa dostępności na całej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				Zwiększenie prędkości podróży.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Poprawa dostępności na całej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				Poprawa dostępności wzdłuż II korytarza paneuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>			X		Przebieg linii po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				Powiększenie udziału kolei w przewozach towarowych i osobowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	X				Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		Przebieg po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>	X				Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				Przebudowa według standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	X				Powiązanie z przebudową linii kolejowej po stronie niemieckiej.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				Istotne połączenie kolejowe na linii wschód - zachód.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnione finansowanie</li> <li>• wsparcie z UE</li> </ul>		<b>X</b>			
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>		Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>				<b>X</b>	



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 337: Przebudowa linii kolejowej 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Przebudowa linii kolejowej 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> <li>o modernizacja i przebudowa linii kolejowej na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp</li> <li>o długość odcinka: 40 km</li> <li>o realizacja: 2007 – 2010</li> </ul> </li> <li>– Parametry techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>o prędkość maksymalna w ruchu pasażerskim, <math>v = 100</math> km/h</li> <li>o kolej dwutorowa</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>• cele Projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– poprawa dostępności komunikacji</li> <li>– poprawa widzialności</li> <li>– zwiększenie przepustowości</li> </ul> </li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa bezpieczeństwa</li> <li>- poprawa w zakresie ochrony środowiska</li> <li>- modernizacja części przejazdów</li> <li>• zgodność ze Studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium jako cel formułuje wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych.</li> <li>- Z tego punktu widzenia Projekt jest zgodny z planami.</li> <li>- Projekt jest zaliczany do priorytetowych.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe Ul. Niepodległości 8 61 - 875 Poznań</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input checked="" type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Początek realizacji: 2007</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przewidywane koszty łączne: 6,6 mln EUR</li> <li>• Finansowanie :               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zagwarantowane z wkładu krajowego 25% wartości</li> <li>o Unia Europejska z infrastrukturalnych funduszy pomostowych 50% wartości</li> </ul> </li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Efekty</b>					

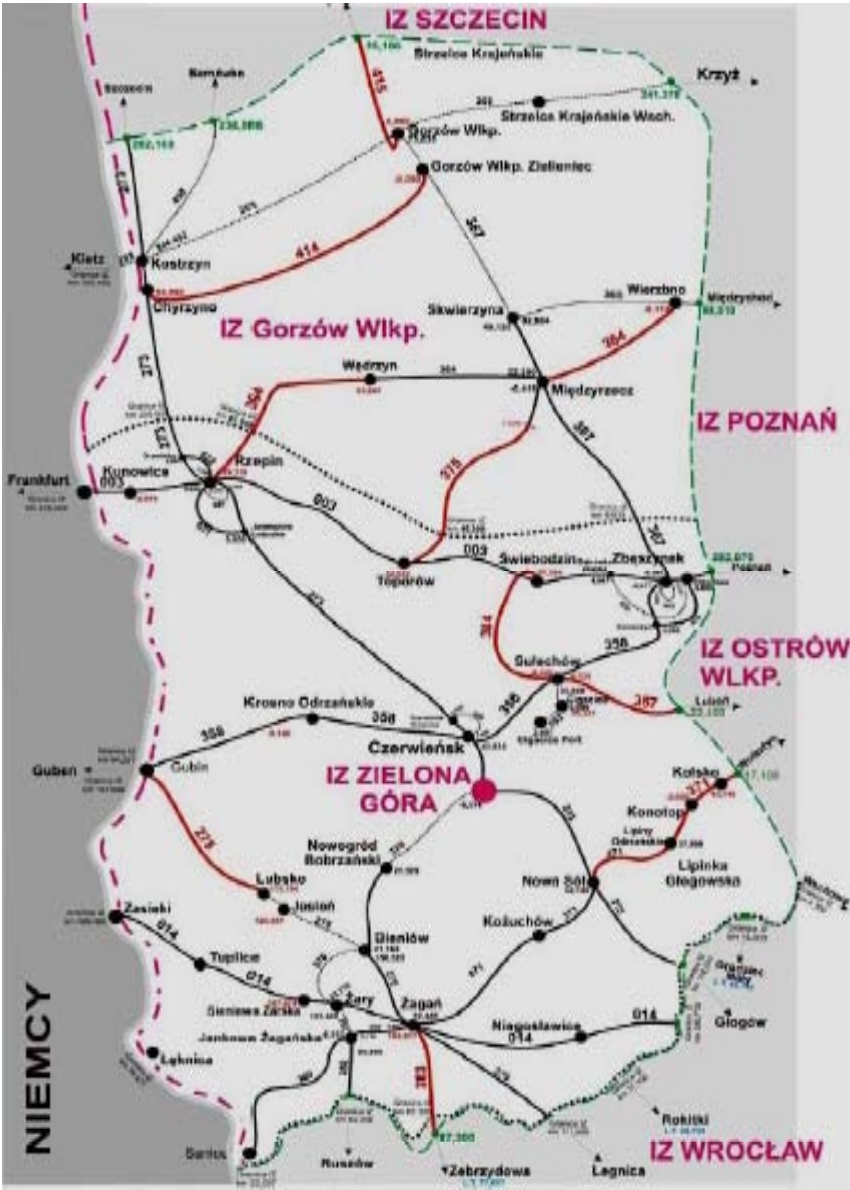
**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>			X		Połączenie na osi północ – południe; zwiększenie dostępności przyległych terenów.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>			X		Połączenie na osi północ – południe; zwiększenie dostępności przyległych terenów.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Zwiększenie prędkości podróży.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Zwiększenie dostępności przyległych terenów.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>			X		Poprawa dostępności wzdłuż II korytarza paneuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>		X			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>		X			Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		Przebieg po istniejącej linii.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				Przebudowa według standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>			X		Brak zależności od innych Projektów komunikacyjnych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną,</li> </ul>			X		Brak zależności od innych Projektów komunikacyjnych.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	gospodarczą itp.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			<b>X</b>		Brak zależności od innych Projektów komunikacyjnych.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>				<b>X</b>		Połączenie komunikacyjne na osi północ – południe w rejonie przygranicznym.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnione finansowanie</li> <li>• wsparcie z UE</li> </ul>		<b>X</b>			
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>				<b>X</b>	

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 337: Przebudowa linii kolejowej 358 na docinku Czerwieńsk - Zbąszynek**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł Projektu</b>	<b>Modernizacja linii nr 358 odcinek Czerwieńsk–Zbąszynek</b>
<b>Krótki opis Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krótki opis w punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W przygotowaniu: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Budowa wraz z elektryfikacją łącznicy kolejowej</li> <li>o modernizacja linii kolejowej</li> <li>o długość odcinka: 44,2 km</li> <li>o długość łącznicy: 2,243 km</li> <li>o realizacja: 2009 – 2013</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> </ul>

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>cele Projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa dostępności komunikacji</li> <li>zwiększenie przepustowości</li> <li>poprawa bezpieczeństwa</li> <li>poprawa w zakresie ochrony środowiska</li> <li>modernizacja części przejazdów</li> </ul> </li> <li>zgodność ze Studium kierunkowym zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Studium jako cel formułuje wspieranie transgranicznych połączeń lokalnych i regionalnych w celu powiązania istniejących sieci komunikacyjnych.</li> <li>Zgodnie z takim sformułowaniem celu Projektu jest spójny z kierunkami rozwoju.</li> <li>Projektu priorytetowy</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe Ul. Niepodległości 8 61 – 875 Poznań</li> </ul>
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<b>D</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	<b>PL</b> <input type="checkbox"/> wysokie <input checked="" type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Początek realizacji: 2009</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przewidywane koszty łączne: 20 mln EUR</li> <li>Finansowanie : brak danych</li> </ul>
<b>PROCES PLANOWANIA</b>	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak danych</li> </ul>

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Efekty</b>					
<b>Wkład w rozwój</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących</li> </ul>			<input checked="" type="checkbox"/>	Znaczne skrócenie cza-



**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>gospodarczy regionu</b>	instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki					su podróży.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>			X		Znaczne skrócenie czasu podróży.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>		X			Zwiększenie prędkości podróży.
<b>Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>		X			Poprawa połączeń na linii Zielona Góra – Poznań
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>		X			Poprawa dostępności wzdłuż II korytarza paneuropejskiego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>					Przebudowa linii po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> <li>Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>					
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>		X			Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>	X				Zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				Przebudowa linii zgodna ze standardami bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z innymi Projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>					Brak znaczących zależności.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>					Brak znaczących zależności.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą</li> </ul>					Brak znaczących zależności.

**Zadanie 1 i 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	(por powyżej)					
<b>Znaczenie dla DPERON</b>						Poprawa jakości połączeń komunikacyjnych w obszarze przygranicznym.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnione finansowanie</li> <li>• wsparcie z UE</li> </ul>		<b>X</b>			
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) kierunkami rozwoju</li> </ul>			<b>X</b>		Brak zapisów we wspólnych dokumentach planistycznych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z porozumieniami międzyrządowymi etc.</li> </ul>				<b>X</b>	

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

---

**Spis treści**

A2.7 Opisy projektów - DOLNOŚLASKIE .....	2
Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206: budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie Granica państwa – Świnoujście – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Sulechów – Nowa Sól – Lubin – Legnica – Jawor – Lubawka – granica państwa .....	2
Projekty 168-169: A-4 Odcinek Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa .....	7
Projekty 339: Modernizacja linii kolejowej nr 278 , Część E30 Węglińiec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz .....	11
Projekty 341: Modernizacja linii kolejowej nr 295 Węglińiec - Bielawa - Horka .....	14
Projekty 367: Budowa terminalu portu lotniczego im. M. Kopernika we Wrocławiu.....	17

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****A2.7 Opisy projektów - DOLNOŚLASKIE****Projekty 24, 25, 30, 171 do 179, 195 i 206: budowa drogi ekspresowej S3 po nowej trasie**

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

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł projektu</b>	<b>BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ PO NOWYM ŚLADZIE S3</b>
<b>KRÓTKI OPIS PROJEKTU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach :               <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa drogi ekspresowej po nowym śladzie</li> <li>– Długość planowanego odcinka: ca. 469 km</li> <li>– Realizacja- 2005-2013</li> </ul> </li> </ul>

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parametry techniczne:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klasa S</li> <li>– Planowana prędkość, średnia prędkość be ograniczeń: 100 km/h</li> <li>– Dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN</li> <li>– 2 pasy ruchu</li> <li>– Szerokość pasa ruchu 2 x 3,50 m+ 2,5 m</li> <li>– Pas rozdzielający (3,5m – 5m)</li> <li>– Szerokość pasa bocznego 2 x 1,50</li> </ul> </li> <li>• Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>• Szczególne obiekty: obiekty mostowe</li> <li>• Inne obiekty specjalne: brak danych</li> <li>• Cele projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa spójności polskiego systemu komunikacyjnego z krajami UE, poprawa spójności gospodarczej i przestrzennej Polski i poszczególnych regionów w kontekście europejskim</li> <li>– Wkład w rozwój konkurencyjnej i opartej na wiedzy gospodarki, zwiększenie zatrudnienia, poprawa spójności gospodarczej, społecznej i przestrzennej</li> <li>– Integracja województw</li> <li>– Kompatybilność sieci komunikacyjnej z sąsiadującymi regionami i krajami</li> <li>– Poprawa przepustowości systemu transportowego</li> <li>– Poprawa jakości życia przez poprawę infrastruktury</li> </ul> </li> </ul> <p>W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. Przy tak sformułowanym celu projekt jest zgodny z kierunkami rozwoju. .</p>			
<b>PROJEKTODAWCA</b>	Budowa i utrzymanie : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Zielona Góra ul. Bohaterów Westerplatte 31 65-950 Zielona Góra tel.: (068) 327 10 68 do 69 lub (068) 325 53 13 fax: (068) 325 34 68 e-mail: <a href="mailto:sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl">sekretariat@zielona-gora.gddkia.gov.pl</a></li> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Szczecin ul. Bohaterów Warszawy 33 70-340 Szczecin tel.: (091) 43 25 300 fax: (091) 484 39 97 e-mail: <a href="mailto:biuro@szczecin.gddkia.gov.pl">biuro@szczecin.gddkia.gov.pl</a></li> <li>– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Wrocław ul. Powstańców Śl. 186 53-139 Wrocław e-mail: <a href="mailto:sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl">sekretariat@wroclaw.gddkia.gov.pl</a></li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	D	<input type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
	PL	<input checked="" type="checkbox"/> wysokie	<input type="checkbox"/> średnie	<input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	etapowo planowanie/stan realizacji w zależności od etapu			

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY</b>	Realizacja planowana do 2013.
<b>KOSZTY I FINANSOWANIE</b>	Przewidywane koszty łącznie: : 1009,52 Mln Euro Finansowanie: brak danych
PROCES PLANOWANIA	
<b>PROCEDURY PLANISTYCZNE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednostki odpowiedzialne podano w nawiasach <ul style="list-style-type: none"> <li>○ W zależności od etapu</li> </ul> </li> </ul>
<b>UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie
<b>TRUDNOŚCI PLANISTYCZNE/REALI ZACYJNE</b>	brak danych
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	brak danych

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niewielkie	Brak oceny		
EFEKTY						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				▪ Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
	▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				▪ Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości
	▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu	X				▪ Zwiększenie prędkości podróży, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę/ oczekiwane efekty strukturalne</b>	▪ Poprawa dostępności	X				▪ Usprawnienie połączeń
	▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami	X				▪ Usprawnienie połączeń komunikacyjnych w
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych,	X				▪ Połączenie z II (autostrada A2) i III (autostrada A4) korytarzem paneuropejskim.




**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>ODDZIAŁYWANIE</b>				<b>UZASADNIENIE</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>Brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	▪
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowościach</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np. Gorzów, Międzyrzecz.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych np. Gorzów, Międzyrzecz.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.</li> </ul>
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa drogi S3 jest w programie budowy dróg na lata 2007 - 2015</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów turystycznych na wybrzeżu morza</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Główna oś komunikacyjna na kierunku północ - południe po polskiej stronie obszaru przygranicznego.</li> </ul>
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE NA REALIZACJĘ)</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inwestycja wprowadzona w liste zadań priorytetowych.</li> </ul>
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak bezpośredniego zapisu w międzynarodowych</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brak uzgodnień międzynarodowych.</li> </ul>

---

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty168-169: A-4 Odcinek Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
	
<b>Tytuł projektu</b>	<b>A-4 Odcinek Zgorzelec-Wykroty-Krzyżowa</b>
<b>Krótki opis projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– Przedsięwzięcie: autostrada A4, odcinek Zgorzelec (granica polsko-niemiecka) - Krzyżowa (droga łącząca się z autostradą A18). Część transeuropejskiego korytarza transportowego III i E40</li> <li>– Długość odcinka: 51,3 km</li> <li>– Przedsięwzięcie obejmuje dwa działania <ul style="list-style-type: none"> <li>- granica - Wykroty: 21,6 km;</li> <li>- Wykroty - Krzyżowa: 29,7 km</li> </ul> </li> <li>– Realizacja : 07.2006-11.2008</li> <li>– Komunikacja publiczna: brak danych</li> <li>– Aspekty środowiskowe (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>– Obiekty specjalne : <ul style="list-style-type: none"> <li>- mosty</li> <li>- przejazdy</li> <li>- punkty łączące</li> </ul> </li> <li>– inne szczególne obiekty: brak danych</li> </ul> </li> <li>• Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Do uzupełnienia</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA  ul. Żelazna 59; 00 - 848 Warszawa  tel. +48 22 375 88 88  e-mail: <a href="mailto:kancelaria@gddkia.gov.pl">kancelaria@gddkia.gov.pl</a></p>

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ								
	<p>Zarządzanie i sterowanie projektem: SCETAURROUTE S.A. Oddział Polska/ DHV Polska Sp. z o.o.</p> <p>SCETAURROUTE S.A. Oddział w Polsce ul. Cybernetyki 7; 02-677 Warszawa tel. +48 22 321 09 00 faks +48 22 321 09 10 e-mail: <a href="mailto:biuro@scetauroute.pl">biuro@scetauroute.pl</a></p> <p>DHV Polska Sp. z o.o. ul. Domaniewska 41; 02-672 Warszawa tel. +48 22 606 28 02 faks +48 22 606 28 03 e-mail: <a href="mailto:dhvpolska@dhv.pl">dhvpolska@dhv.pl</a></p>								
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	<table border="1"> <tr> <td>• D</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> <tr> <td>• PL</td> <td>• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie</td> <td>• <input type="checkbox"/> średnie</td> <td>• <input type="checkbox"/> niewielkie</td> </tr> </table>	• D	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie
• D	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie						
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizacja : 07.2006-11.2008</li> </ul>								
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przewidywane koszty łączne: 317.567.000 EUR</li> <li>• Koszty kwalifikowane : 307.367.000 €</li> <li>• Wsparcie z funduszu Spójności : 82% (252.040.940 €)</li> </ul>								
<b>PROCES PLANOWANIA</b>									
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ brak danych</li> </ul>								
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	<p>konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p> <p>nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie</p>								
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>								

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Efekty</b>					

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**


<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i innych dróg ekspresowych.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X				Budowa nowego odcinka drogi o dużej przepustowości połączonej z siecią autostrad i innych dróg ekspresowych
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	X				Zwiększenie prędkości podróży, wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa dostępności</li> </ul>	X				Usprawnienie połączeń komunikacyjnych w połączeniu z pozostałą siecią dróg.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	X				Droga zlokalizowana w III korytarzu paneuropejskim.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	X				Przebieg drogi poza obszarem zabudowanym.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>	X				Przewidziana kompensacja przyrodnicza.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograniczenia pod kątem</li> <li>Obszarów Natura 2000</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	X				Zmniejszenie natężenia ruchu w miejscowościach położonych na trasie drogi.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na komunikację zbiorową.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>	X				Znaczne odciążenie obszarów położonych wzdłuż autostrady.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			X		Brak oddziaływania na inne rodzaje transportu.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>	X				Wyprowadzenie ruchu z obszarów zabudowanych; budowa zgodna z wymogami

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
						Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				Budowa autostrady A4 jest w programie budowy dróg na lata 2007 - 2013
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>			<b>X</b>		Droga tranzytowa będzie bezpośrednio powiązana z obsługą przyległego terenu.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>			<b>X</b>		Droga tranzytowa będzie bezpośrednio powiązana z obsługą przyległego terenu.
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				lokalizacja w III ETC
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>	<b>X</b>				Droga w trakcie realizacji.
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>	<b>X</b>				Droga uwzględniona w dokumentach planistycznych (korytarz paneuropejski).
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	



**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 339: Modernizacja linii kolejowej nr 278 , Część E30  
Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPOLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</b></p>  <p> <span style="color: black;">●</span> Przejścia graniczne  <span style="color: red;">—</span> Linie istniejące  <span style="color: yellow;">—</span> Wstępne studia wykonalności  <span style="color: red;">—</span> Studia wykonalności  <span style="color: red;">—</span> Dokumentacja projektowa </p>	
<b>Tytuł projektu</b>	<b>Modernizacja linii nr 278 , Część E30 Węgliniec-Jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz</b>
<b>Krótki opis projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> <li>– odcinek linii E30</li> </ul> </li> <li>• Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poprawa dostępności komunikacyjnej</li> <li>– Poprawa przepustowości</li> <li>– Poprawa bezpieczeństwa</li> <li>– Wkład w ochronę środowiska</li> <li>– Modernizacja torów i zwrotnic</li> </ul> </li> <li>• Umieszczenie w nadrzędnej strategii: do wyjaśnienia</li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> <li>– W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych. .</li> </ul> </li> </ul>
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa i utrzymanie: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz) Ul. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław</li> </ul>

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**


OPIS	TREŚĆ
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	• D <input type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
	• PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niewielkie
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	• brak danych
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	• brak danych
<b>Koszty i finansowanie</b>	• brak danych
PROCES PLANOWANIA	
<b>Procedury planistyczne</b>	o brak danych
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	• brak danych
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	• brak danych

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
Efekty					
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			Istotne połączenie kolejowe o znaczeniu państwowym.
	▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			Istotne połączenie kolejowe o znaczeniu państwowym.
	▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu		X		Zwiększenie prędkości podróży.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	▪ Poprawa dostępności		X		Poprawa dostępności w obszarze przygranicznym.
	▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X	Poprawa dostępności do III korytarza paneuropejskiego.
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego,			X	Przebudowa linii po istniejącej trasie.

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>	<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>	
	<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>		
	etc.)					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				X	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			X		Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			X		Przebudowa linii po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>		X			Wzrost atrakcyjności transportu szynowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			X		Przebudowa według standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				X	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		X				Priorytetowe połączenie kolejowe w obszarze przygranicznym.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>				X	
	<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>				X
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwami itp.</li> </ul>					X	

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 341: Modernizacja linii kolejowej nr 295 Węgliniec - Bielawa - Horka**

OPIS	TREŚĆ			
<b>OPIS PROJEKTU</b>				
<p style="text-align: center;"><b>STUDIA WYKONALNOŚCI I DOKUMENTACJA PROJEKTOWA - WSPÓLFINANSOWANIE Z BUDŻETU UE 2007-2013</b></p>  <p>● Przejścia graniczne    — Węzły kolejowe    — Wstępne studia wykonalności    — Studia wykonalności    — Dokumentacja projektowa</p>				
<b>Tytuł projektu</b>	<b>Modernizacja linii nr 295 Węgliniec - Bielawa - Horka</b>			
<b>Krótki opis projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cele projektu:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa dostępności komunikacyjnej</li> <li>- Poprawa przepustowości</li> <li>- Poprawa bezpieczeństwa</li> <li>- Wkład w ochronę środowiska</li> <li>- Modernizacja torów i zwoznic</li> </ul> </li> <li>● Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Projektodawca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Budowa i utrzymanie:            PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP Netz)            Ul. Joannitów 13            50 – 525 Wrocław</li> </ul>			
<b>OCENA WAŻNOŚCI</b>	● D	● <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	● <input type="checkbox"/> średnie	● <input type="checkbox"/> niewielkie

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS	TREŚĆ
<b>DLA DANEGO KRAJU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PL</li> <li>• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie</li> <li>• <input type="checkbox"/> średnie</li> <li>• <input type="checkbox"/> niewielkie</li> </ul>
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak danych</li> </ul>
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak danych</li> </ul>
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak danych</li> </ul>
PROCES PLANOWANIA	
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o brak danych</li> </ul>
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>

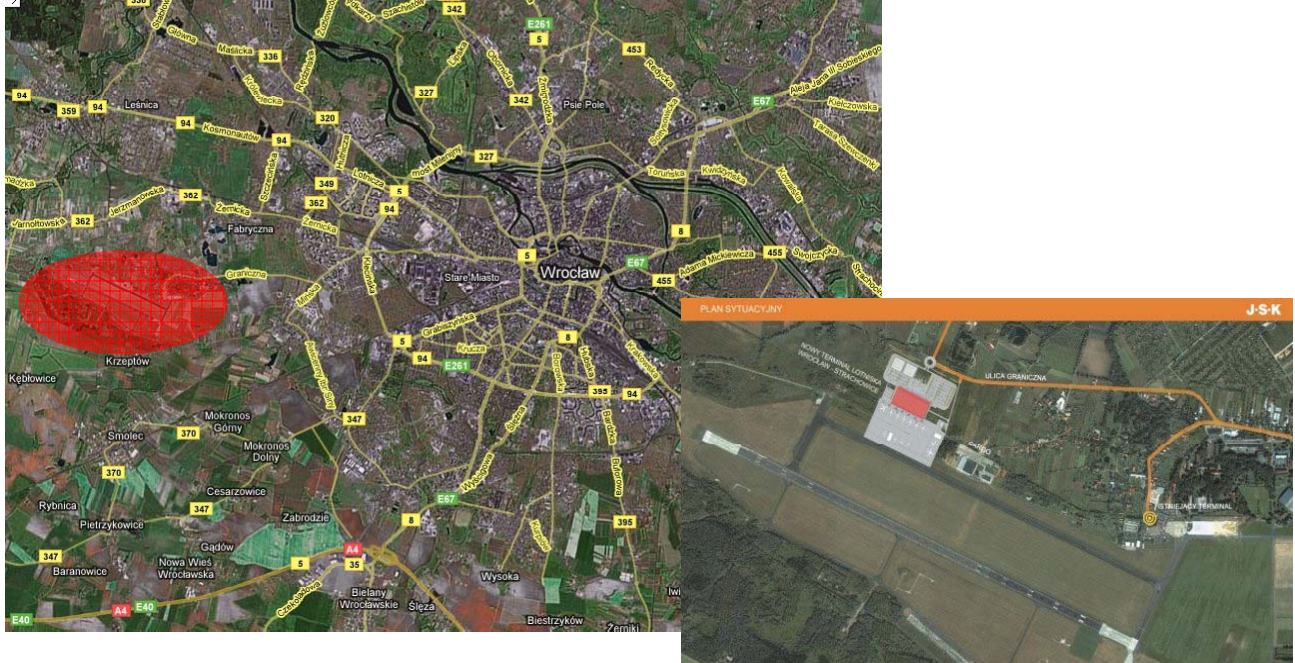
OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie	
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny		
Efekty						
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				Istotne połączenie kolejowe o znaczeniu państwowym.
	▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X				Istotne połączenie kolejowe o znaczeniu państwowym.
	▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu		X			Zwiększenie prędkości podróży.
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	▪ Poprawa dostępności		X			Poprawa dostępności w obszarze przygranicznym.
	▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi			X		Poprawa dostępności do III korytarza paneuropejskiego.
	▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)			X		Przebudowa linii po istniejącej trasie.

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO<sub>2</sub>, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			<b>X</b>		Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>			<b>X</b>		Przebudowa linii po istniejącej trasie.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>		<b>X</b>			Wzrost atrakcyjności transportu szynowego.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>			<b>X</b>		Przebudowa według standardów bezpieczeństwa.
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				Priorytetowe połączenie kolejowe w obszarze przygranicznym.
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>				<b>X</b>	▪
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>				<b>X</b>	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami między państwowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	▪



**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW****Projekty 367: Budowa terminalu portu lotniczego im. M. Kopernika we Wrocławiu**

OPIS	TREŚĆ
<b>OPIS PROJEKTU</b>	
 <p>The image consists of two maps. The left map is a detailed street map of Wrocław, with a red oval highlighting the area around the airport terminal project. The right map is an aerial photograph of the airport terminal building, with a red rectangle indicating the project location. The text 'PLAN SYTUACYJNY' and 'J-S-K' are visible on the right map.</p>	
<b>Tytuł projektu</b>	<b>Budowa terminalu portu lotniczego im. M. Kopernika we Wrocławiu</b>
<b>Krótki opis projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krótki opis w punktach : <ul style="list-style-type: none"> <li>o rozbudowa portu lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu</li> <li>o realizacja do ok. 2012 r.</li> <li>o rozpoczęcie budowy: 2008 r.</li> <li>o etap 1. do 2010 – budowa terminalu (do 2 mln pasażerów rocznie)</li> <li>o etap 2. do 2012 (do 4,5 mln pasażerów rocznie)</li> <li>o planowane są również: <ul style="list-style-type: none"> <li>o wydłużenie drogi startowej (na 3000 m)</li> <li>o budowa płyty postojowej dla samolotów</li> <li>o budowa bazy paliwowej</li> <li>o modernizacja systemów nawigacyjnych</li> <li>o modernizacja oświetlenia</li> <li>o modernizacja systemu elektro-energetycznego</li> </ul> </li> <li>o planem inwestycyjnym związanym z budową terminala towarzyszy koncepcja rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej prowadzącej do portu lotniczego</li> </ul> </li> <li>• Parametry techniczne: <ul style="list-style-type: none"> <li>o punkt odniesienia lotniska ARP 51 06 09,66 N, 16 53 09,01 E</li> <li>o odległość od miasta 10 km</li> <li>o wzniesienie lotniska 123.2 m.n.p.m.</li> </ul> </li> <li>o oddziaływanie na środowisko (hałas, substancje szkodliwe): brak danych</li> <li>o obiekty inżynierskie: brak danych</li> </ul>

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

OPIS		TREŚĆ			
<b>OPIS PROJEKTU</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>o inne nadzwyczajne elementy: brak danych</li> <li>o cele projektu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- zaspokojenie potrzeb związanych z dynamicznie rosnącym ruchem lotniczym, a także perspektywa organizacji</li> <li>- lepsza dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych</li> </ul> </li> <li>• Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: W studium kierunkowym jako cel zapisane jest wspieranie transgranicznych lokalnych i regionalnych połączeń w celu skomunikowania istniejących sieci transportowych.</li> </ul>				
<b>Projektodawca</b>	Zarząd Spółki Port Lotniczy Wrocław S.A Port Lotniczy Wrocław S.A. 54-530 Wrocław, ul. Skarżyńskiego 36 tel. (071) 35-81-100 fax. (071) 35-73-973				
<b>OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU</b>	• D	• <input type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie	
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> wysokie	• <input type="checkbox"/> średnie	• <input type="checkbox"/> niewielkie	
<b>STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ lipiec 2006 – „JSK Architekci” otrzymują po przetargu zlecenie na projektowanie terminalu i infrastruktury</li> </ul>				
<b>Planowany harmonogram czasowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rozpoczęcie budowy: styczeń 2008</li> </ul>				
<b>Koszty i finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ planowane koszty ogółem: 600 mln PLN</li> <li>▪ Finansowanie: główne źródło – środki UE</li> </ul>				
<b>PROCES PLANOWANIA</b>					
<b>Procedury planistyczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o brak danych</li> </ul>				
<b>Uzgodnienia transgraniczne</b>	konieczne: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie				
	nastąpi: <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie				
<b>Trudności planistyczne/realizacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>				
<b>UDZIAŁ PUBLICZNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak danych</li> </ul>				

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	Oddziaływanie				Uzasadnienie
	wysokie	średnie	niewielkie	brak oceny	
<b>Efekty</b>					
<b>Wkład w rozwój gospodarczy regionu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	X			

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności planowanych instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spadek kosztów przewozu , Skrócenie czasu przejazdu</li> </ul>	<b>X</b>				
<b>Oddziaływanie na ład przestrzenny i infrastrukturę, oczekiwane efekty strukturalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępności</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pozytywne oddziaływanie przestrzenne (Odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, Zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO2, hałas, wykorzystanie powierzchni, etc.)</li> </ul>				<b>X</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ograniczenia pod kątem</li> <li>▪ Obszarów Natura 2000</li> <li>▪ Ochrona przeciwpowodziowa</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Oczekiwane efekty komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej</li> </ul>			<b>X</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie: struktura osadnicza)</li> </ul>		<b>X</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)</li> </ul>			<b>X</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>				<b>X</b>	
<b>Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)</li> </ul>	<b>X</b>				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por powyżej)</li> </ul>	<b>X</b>				
<b>Znaczenie dla DPERON</b>		<b>X</b>				

**ZADANIE 1 I 2 - OPISY PROJEKTÓW**

<b>OCENA</b>						
<b>KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)</b>		<b>Oddziaływanie</b>				<b>Uzasadnienie</b>
		<b>wysokie</b>	<b>średnie</b>	<b>niewielkie</b>	<b>brak oceny</b>	
<b>REALIZACJA PLANU (SZANSE)</b>						
<b>Finansowanie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnione finansowanie</li> <li>▪ Wsparcie UE</li> </ul>				<b>X</b>	▪
<b>Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z nadrzędnymi (transgranicznymi) strategiami, kierunkami rozwoju</li> </ul>				<b>X</b>	▪
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zgodność z umowami międzypaństwowymi itp.</li> </ul>				<b>X</b>	▪

## **A3 Matryca oceny w ramach modelu ruchu zadanie 4**

### **A3.1 Ocena działań (inwestycje drogowe) Ocena działań (inwestycje kolejowe)**

### **A3.2 Skutki działań**







Abschlussbericht

MI V-Maßnahmebewertung



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		S3: Neubau Szczecin - Lubawka	S3: Neubau Szczecin - Swinoujście	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	S6 : OU Szczecin	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	B109/L26: OU Levenhagen	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	S3 : OU Międzyzdroje	S3 : OU Sławno	S6 : OU Nowogard	W 113: Neubau OU Goleniów	W 173: Neubau OU Poczyn Zdrój	W 102: Neubau OU Trzebiatów	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	B104: OU Pasewalk	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	B196: OU Bergen	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Grenzübergang Garz-Swinoujście	B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)	BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen	LI91-Ausbau A20 bis Fischland	Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke	S11: Ortsumgehung Kolobrzeg	S11: Ortsumgehung Koszalin	S11: Ortsumgehung Bobolice	S11: Ortsumgehung Szczecinek	S10: Ortsumgehung Walcz	N31: Ortsumgehung Gryfino	Brücke über die Swine in Swinoujście			
Relation																																				
Bansin (Usedom)	Berlin																																			
Bansin (Usedom)	Sachsendreieck (DD)																																			
Bansin (Usedom)	Breslau																																			
Bansin (Usedom)	Danzig																																			
Bansin (Usedom)	Krakau																																			
Bansin (Usedom)	Poznan																																			
Bansin (Usedom)	Warschau																																			
Bansin (Usedom)	Prag																																			
Bansin (Usedom)	Szczecin																																			
Bansin (Usedom)	Swinoujście																																			
Bansin (Usedom)	Anklam																																			
Bansin (Usedom)	Wolgast																																			
Sassnitz (Rügen)	Berlin																																			
Sassnitz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																																			
Sassnitz (Rügen)	Breslau																																			
Sassnitz (Rügen)	Danzig																																			
Sassnitz (Rügen)	Krakau																																			
Sassnitz (Rügen)	Poznan																																			
Sassnitz (Rügen)	Warschau																																			
Sassnitz (Rügen)	Prag																																			
Sassnitz (Rügen)	Szczecin																																			
Sassnitz (Rügen)	Stralsund																																			
Sassnitz (Rügen)	Bergen																																			
Binz (Rügen)	Berlin																																			
Binz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																																			
Binz (Rügen)	Breslau																																			
Binz (Rügen)	Danzig																																			
Binz (Rügen)	Krakau																																			
Binz (Rügen)	Poznan																																			
Binz (Rügen)	Warschau																																			
Binz (Rügen)	Prag																																			
Binz (Rügen)	Szczecin																																			
Binz (Rügen)	Stralsund																																			
Binz (Rügen)	Bergen																																			
Gorzow	Stargard Szczecinski																																			
Gorzow	Choszczno																																			
Gorzow	Mysliborz																																			
Gorzow	Walcz																																			

SPV-Maßnahmebewertung



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wroclaw	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz - Ujtkowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin - Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wroclaw	Brücke über die Swine in Swinoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
<b>Relation</b>																	
Szczecin	Berlin																
Szczecin	Sachsendreieck (DD)																
Szczecin	Poznan																
Szczecin	Warschau																
Greifswald	Berlin																
Greifswald	Szczecin																
Neubrandenburg	Berlin																
Neubrandenburg	Szczecin																
Neubrandenburg	Greifswald																
Stralsund	Berlin																
Stralsund	Szczecin																
Stralsund	Greifswald																
Stralsund	Neubrandenburg																
Kolobrzeg	Berlin																
Kolobrzeg	Szczecin																
Kolobrzeg	Greifswald																
Kolobrzeg	Neubrandenburg																
Kolobrzeg	Stralsund																
Koszalin	Berlin																
Koszalin	Szczecin																
Koszalin	Greifswald																
Koszalin	Neubrandenburg																
Koszalin	Stralsund																
Koszalin	Kolobrzeg																
Stargard Szczecinski	Berlin																
Stargard Szczecinski	Szczecin																
Stargard Szczecinski	Greifswald																
Stargard Szczecinski	Neubrandenburg																
Stargard Szczecinski	Stralsund																
Stargard Szczecinski	Kolobrzeg																
Stargard Szczecinski	Koszalin																
Swinoujście	Berlin																
Swinoujście	Szczecin																
Swinoujście	Greifswald																
Swinoujście	Neubrandenburg																
Swinoujście	Stralsund																
Swinoujście	Kolobrzeg																
Swinoujście	Koszalin																
Swinoujście	Stargard Szczecinski																
Szczecinek	Berlin																
Szczecinek	Szczecin																
Szczecinek	Greifswald																
Szczecinek	Neubrandenburg																
Szczecinek	Stralsund																
Szczecinek	Kolobrzeg																
Szczecinek	Koszalin																
Szczecinek	Stargard Szczecinski																
Szczecinek	Swinoujście																
Anklam	Greifswald																
Anklam	Neubrandenburg																
Anklam	Swinoujście																
Bergen	Stralsund																
Demmin	Greifswald																
Demmin	Neubrandenburg																
Demmin	Anklam																
Eberswalde	Bernau																
Grimmen	Greifswald																
Grimmen	Stralsund																
Grimmen	Demmin																
Neustrelitz	Szczecin																
Neustrelitz	Neubrandenburg																
Pasewalk	Szczecin																
Pasewalk	Neubrandenburg																
Pasewalk	Anklam																
Pasewalk	Neustrelitz																
Prenzlau	Neubrandenburg																
Prenzlau	Neustrelitz																
Prenzlau	Pasewalk																
Ribnitz-Damgarten	Stralsund																
Ribnitz-Damgarten	Demmin																
Ribnitz-Damgarten	Grimmen																
Schwedt	Szczecin																
Schwedt	Bernau																
Schwedt	Eberswalde																
Schwedt	Pasewalk																

SPV-Maßnahmebewertung



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wroclaw	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Walcz - Ujtkowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin - Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wroclaw	Brücke über die Swine in Świnoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
<b>Relation</b>																	
Schwedt	Prenzlau																
Templin	Eberswalde																
Templin	Neustrelitz																
Templin	Prenzlau																
Templin	Schwedt																
Ueckermünde	Swinoujście																
Ueckermünde	Anklam																
Ueckermünde	Pasewalk																
Wolgast	Greifswald																
Wolgast	Swinoujście																
Wolgast	Anklam																
Wolgast	Demmin																
Bialogard	Kolobrzeg																
Bialogard	Koszalin																
Bialogard	Szczecinek																
Choszczno	Stargard Szczecinski																
Drawsko Pomorskie	Stargard Szczecinski																
Drawsko Pomorskie	Szczecinek																
Drawsko Pomorskie	Choszczno																
Goleniow	Szczecin																
Goleniow	Stargard Szczecinski																
Goleniow	Swinoujście																
Goleniow	Drawsko Pomorskie																
Gryfice	Kolobrzeg																
Gryfice	Stargard Szczecinski																
Gryfice	Pasewalk																
Gryfice	Prenzlau																
Gryfice	Schwedt																
Gryfice	Bialogard																
Gryfice	Goleniow																
Kamien Pomorski	Kolobrzeg																
Kamien Pomorski	Swinoujście																
Kamien Pomorski	Goleniow																
Kamien Pomorski	Gryfice																
Lobez	Stargard Szczecinski																
Lobez	Szczecinek																
Lobez	Drawsko Pomorskie																
Lobez	Goleniow																
Lobez	Gryfice																
Mysliborz	Eberswalde																
Mysliborz	Schwedt																
Mysliborz	Choszczno																
Police	Szczecin																
Police	Swinoujście																
Police	Pasewalk																
Police	Ueckermünde																
Police	Goleniow																
Police	Kamien Pomorski																
Pyrzyce	Szczecin																
Pyrzyce	Stargard Szczecinski																
Pyrzyce	Schwedt																
Pyrzyce	Choszczno																
Pyrzyce	Mysliborz																
Slawno	Kolobrzeg																
Slawno	Koszalin																
Slawno	Szczecinek																
Swidwin	Szczecinek																
Swidwin	Bialogard																
Swidwin	Drawsko Pomorskie																
Swidwin	Gryfice																
Swidwin	Lobez																
Walcz	Szczecinek																
Walcz	Choszczno																
Walcz	Drawsko Pomorskie																
Barth (Darss)	Berlin																
Barth (Darss)	Sachsendreieck (DD)																
Barth (Darss)	Breslau																
Barth (Darss)	Danzig																
Barth (Darss)	Krakau																
Barth (Darss)	Poznan																
Barth (Darss)	Warschau																
Barth (Darss)	Prag																
Barth (Darss)	Szczecin																
Barth (Darss)	Stralsund																
Barth (Darss)	Ribnitz-Damgarten																

SPV-Maßnahmebewertung



mittlere Bedeutung



hohe Bedeutung



sehr hohe Bedeutung

Maßnahme		Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujście	Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście	Bahnanbindung Ahlbeck-Duchterow	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	Ausbau E 59 Szczecin - Wroclaw	Ausbau E 28 Goleniów - Kolobrzeg	Ausbau Linie Nr. 175 Walcz - Ujtkowo	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin - Goleniów	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	Ausbau E 59 Szczecin-Wroclaw	Brücke über die Swine in Swinoujście	Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin
<b>Relation</b>																	
Bansin (Usedom)	Berlin																
Bansin (Usedom)	Sachsendreieck (DD)																
Bansin (Usedom)	Breslau																
Bansin (Usedom)	Danzig																
Bansin (Usedom)	Krakau																
Bansin (Usedom)	Poznan																
Bansin (Usedom)	Warschau																
Bansin (Usedom)	Prag																
Bansin (Usedom)	Szczecin																
Bansin (Usedom)	Swinoujście																
Bansin (Usedom)	Anklam																
Bansin (Usedom)	Wolgast																
Sassnitz (Rügen)	Berlin																
Sassnitz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																
Sassnitz (Rügen)	Breslau																
Sassnitz (Rügen)	Danzig																
Sassnitz (Rügen)	Krakau																
Sassnitz (Rügen)	Poznan																
Sassnitz (Rügen)	Warschau																
Sassnitz (Rügen)	Prag																
Sassnitz (Rügen)	Szczecin																
Sassnitz (Rügen)	Stralsund																
Sassnitz (Rügen)	Bergen																
Binz (Rügen)	Berlin																
Binz (Rügen)	Sachsendreieck (DD)																
Binz (Rügen)	Breslau																
Binz (Rügen)	Danzig																
Binz (Rügen)	Krakau																
Binz (Rügen)	Poznan																
Binz (Rügen)	Warschau																
Binz (Rügen)	Prag																
Binz (Rügen)	Szczecin																
Binz (Rügen)	Stralsund																
Binz (Rügen)	Bergen																
Gorzow	Starqard Szczecinski																
Gorzow	Choszczno																
Gorzow	Mysliborz																
Gorzow	Walcz																

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3: Neubau Szczecin - Lubawka**Maßnahmenr.:** 24**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Pyrzyce	- Szczecin	45	32	38	72%	85%	14%
Gorzow	- Mysliborz	45	28	33	61%	73%	12%
Pyrzyce	- Mysliborz	45	33	37	72%	83%	10%
Szczecin	- Poznan	80	47	54	58%	67%	9%
Barth (Darss)	- Breslau	80	70	75	87%	94%	7%
Barth (Darss)	- Poznan	80	57	62	71%	78%	7%
Barth (Darss)	- Krakau	80	77	82	96%	102%	6%
Gorzow	- Stargard Szczecinski	70	30	34	43%	48%	6%
Bansin (Uedom)	- Breslau	80	56	60	70%	75%	6%
Bansin (Uedom)	- Krakau	80	66	70	83%	87%	5%
Bansin (Uedom)	- Poznan	80	41	45	51%	56%	5%
Binz (Rügen)	- Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Sassnitz (Rügen)	- Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Binz (Rügen)	- Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Sassnitz (Rügen)	- Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Binz (Rügen)	- Poznan	80	41	43	51%	54%	3%
Sassnitz (Rügen)	- Poznan	80	41	44	51%	55%	3%
Stargard Szczecinski	- Szczecin	45	30	32	68%	70%	3%
Mysliborz	- Choszczno	45	32	33	71%	73%	2%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3: Neubau Szczecin - Świnoujście**Maßnahmenr.:** 25**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Swinoujście - Stargard Szczecinski	70	43	52	61%	75%	14%
Swinoujście - Szczecin	70	33	40	47%	58%	11%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	29	34	65%	75%	10%
Goleniow - Swinoujście	45	30	35	67%	77%	9%
Goleniow - Szczecin	45	25	29	55%	64%	9%
Kamien Pomorski - Goleniow	45	41	45	91%	100%	9%
Police - Kamien Pomorski	45	25	29	56%	64%	8%
Gryfice - Schwedt	45	50	53	110%	118%	7%
Gryfice - Prenzlau	45	48	51	106%	113%	7%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	33	36	74%	80%	7%
Gryfice - Stargard Szczecinski	65	43	47	67%	73%	6%
Swinoujście - Berlin	80	46	50	57%	63%	6%
Police - Swinoujście	45	17	20	39%	45%	6%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	30	38%	43%	5%
Gryfice - Pasewalk	45	36	38	80%	85%	5%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	70	45	48	64%	68%	4%
Kamien Pomorski - Swinoujście	45	21	23	46%	50%	4%
Swinoujście - Stralsund	70	24	26	34%	38%	4%
Stargard Szczecinski - Koszalin	80	49	51	61%	64%	4%
Police - Goleniow	45	14	16	31%	35%	4%
Koszalin - Szczecin	80	50	53	63%	66%	3%
Kolobrzeg - Szczecin	80	44	46	55%	58%	3%
Swinoujście - Greifswald	70	17	19	24%	27%	3%
Koszalin - Berlin	85	65	67	76%	79%	3%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	64	72%	75%	3%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	60%	2%
Anklam - Swinoujście	45	10	11	21%	24%	2%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	9	19%	21%	2%
Szczecinek - Swinoujście	80	41	42	51%	53%	2%
Koszalin - Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Wolgast - Swinoujście	45	8	9	18%	20%	2%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujście - Kolobrzeg	70	39	40	56%	58%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Swinoujście - Koszalin	80	44	45	55%	56%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk**Maßnahmenr.:** 26**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice	- Schwedt	45	50	57	110%	126%	15%
Stargard Szczecinski	- Koszalin	80	49	61	61%	76%	15%
Gryfice	- Prenzlau	45	48	54	106%	121%	15%
Koszalin	- Szczecin	80	50	62	63%	77%	15%
Gryfice	- Stargard Szczecinski	65	43	52	67%	81%	14%
Stargard Szczecinski	- Kolobrzeg	70	45	53	64%	75%	11%
Koszalin	- Berlin	85	65	74	76%	87%	11%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	41	80%	91%	11%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	61	66%	77%	10%
Goleniow	- Stargard Szczecinski	45	29	34	65%	75%	10%
Slawno	- Koszalin	45	34	39	75%	86%	10%
Barth (Darss)	- Danzig	80	50	58	63%	73%	10%
Gryfice	- Goleniow	45	36	40	80%	89%	9%
Goleniow	- Szczecin	45	25	29	55%	64%	9%
Kolobrzeg	- Szczecin	80	44	51	55%	64%	9%
Bialogard	- Koszalin	45	29	32	63%	72%	9%
Gryfice	- Bialogard	45	37	40	82%	90%	8%
Bansin (Usedom)	- Danzig	80	39	46	49%	57%	8%
Kolobrzeg	- Berlin	85	62	68	72%	80%	7%
Koszalin	- Stralsund	80	43	49	54%	61%	7%
Koszalin	- Greifswald	80	41	46	51%	58%	7%
Goleniow	- Drawsko Pomorskie	45	33	36	74%	80%	7%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	51	58%	64%	6%
Slawno	- Kolobrzeg	65	40	43	61%	66%	5%
Swinoujscie	- Stargard Szczecinski	70	43	46	61%	65%	5%
Swidwin	- Gryfice	45	31	33	69%	74%	4%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	40	46%	50%	4%
Police	- Kamien Pomorski	45	25	27	56%	60%	4%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	37	42%	46%	4%
Binz (Rügen)	- Danzig	80	30	33	37%	41%	4%
Sassnitz (Rügen)	- Danzig	80	30	33	37%	41%	4%
Swinoujscie	- Szczecin	70	33	35	47%	51%	4%
Police	- Goleniow	45	14	16	31%	35%	4%
Swinoujscie	- Berlin	80	46	47	57%	59%	2%
Police	- Swinoujscie	45	17	18	39%	41%	2%
Swinoujscie	- Neubrandenburg	70	26	28	38%	39%	2%
Swinoujscie	- Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam	- Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde	- Swinoujscie	45	8	9	19%	19%	1%
Wolgast	- Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz**Maßnahmenr.:** 28**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Walcz - Choszczno	45	37	43	82%	94%	12%
Stargard Szczecinski - Szczecin	45	30	35	68%	77%	10%
Szczecin - Warschau	90	62	69	69%	76%	8%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	75	87%	94%	7%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	28	31	62%	69%	7%
Barth (Darss) - Poznan	80	57	62	71%	78%	7%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	69	80%	86%	7%
Barth (Darss) - Krakau	80	77	82	96%	102%	6%
Bansin (Uedom) - Breslau	80	56	60	70%	75%	6%
Bansin (Uedom) - Warschau	80	53	58	67%	72%	6%
Bansin (Uedom) - Krakau	80	66	70	83%	88%	5%
Bansin (Uedom) - Poznan	80	41	45	51%	56%	5%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	80	57	61	71%	76%	4%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	57	67%	71%	4%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	60	63	75%	79%	4%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	64	76%	80%	4%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	43	51%	54%	4%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	44	51%	55%	4%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	62	65	77%	81%	4%
Stargard Szczecinski - Greifswald	80	54	57	68%	71%	3%
Binz (Rügen) - Warschau	80	40	42	50%	53%	3%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	40	42	50%	53%	3%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3 : OU Międzyzdroje**Maßnahmenr.:** 30**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Swinoujscie	45	30	32	67%	71%	3%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	70	43	45	61%	64%	3%
Kamien Pomorski - Swinoujscie	45	21	22	46%	49%	3%
Swinoujscie - Kolobrzeg	70	39	41	56%	59%	2%
Swinoujscie - Szczecin	70	33	34	47%	49%	2%
Swinoujscie - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%
Swinoujscie - Berlin	80	46	47	57%	58%	1%
Police - Swinoujscie	45	17	18	39%	40%	1%
Szczecinek - Swinoujscie	80	41	42	51%	52%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	39%	1%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	24	34%	35%	1%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	17	24%	25%	1%
Anklam - Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S3 : OU Sławno**Maßnahmenr.:** 32**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : OU Szczecin**Maßnahmenr.:** 33**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Police	- Goleniow	45	14	33	31%	73%	42%
Police	- Kamien Pomorski	45	25	41	56%	91%	35%
Police	- Swinoujscie	45	17	24	39%	54%	16%
Police	- Szczecin	45	23	27	51%	59%	8%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	39	80%	86%	6%
Police	- Pasewalk	45	24	25	52%	56%	4%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	61%	3%
Swinoujscie	- Neubrandenburg	70	26	28	38%	40%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujscie	- Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam	- Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde	- Swinoujscie	45	8	9	19%	20%	1%
Wolgast	- Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S6 : OU Nowogard**Maßnahmenr.:** 34**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice	- Goleniow	45	36	38	80%	85%	6%
Gryfice	- Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%
Gryfice	- Prenzlau	45	48	50	106%	110%	4%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	38	80%	83%	3%
Koszalin	- Szczecin	80	50	52	63%	65%	2%
Kolobrzeg	- Szczecin	80	44	45	55%	57%	2%
Koszalin	- Berlin	85	65	66	76%	78%	2%
Kolobrzeg	- Berlin	85	62	63	72%	74%	2%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Koszalin	- Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss)	- Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom)	- Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 113: Neubau OU Goleniów**Maßnahmenr.:** 36**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice	- Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%
Gryfice	- Prenzlau	45	48	50	106%	110%	4%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	38	80%	83%	3%
Koszalin	- Szczecin	80	50	52	63%	65%	2%
Kolobrzeg	- Szczecin	80	44	45	55%	57%	2%
Koszalin	- Berlin	85	65	66	76%	78%	2%
Kolobrzeg	- Berlin	85	62	63	72%	74%	2%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Koszalin	- Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss)	- Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom)	- Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 173: Neubau OU Polczyn Zdrój**Maßnahmenr.:** 37**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bialogard - Szczecinek	45	33	35	74%	79%	5%
Swidwin - Szczecinek	65	38	41	59%	63%	4%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	70	45	47	64%	67%	2%
Stargard Szczecinski - Koszalin	80	49	50	61%	63%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** W 102: Neubau OU Trzebiatów**Maßnahmenr.:** 38**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Kolobrzeg	45	31	34	69%	75%	5%
Swinoujście - Kolobrzeg	70	39	41	56%	59%	2%
Swinoujście - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz**Maßnahmenr.:** 40**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Neustrelitz - Neubrandenburg	45	25	31	56%	68%	12%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96n: Bergen-A20 (Rügen)**Maßnahmenr.:** 42**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bergen - Stralsund	45	30	35	67%	78%	11%
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	37	75%	82%	8%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	30	34	68%	75%	8%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	50	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	52	63%	64%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	79%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Binz (Rügen) - Szczecin	80	35	36	44%	46%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	47%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	51%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B104: OU Pasewalk**Maßnahmenr.:** 48**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Neubrandenburg - Szczecin	70	47	49	67%	70%	3%
Neustrelitz - Szczecin	65	45	47	69%	72%	3%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	68%	2%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	48	58%	59%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	39%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Koszalin - Greifswald	80	41	42	51%	52%	1%
Kolobrzeg - Stralsund	80	37	38	46%	47%	1%
Kolobrzeg - Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	24	34%	35%	1%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	17	24%	25%	1%
Anklam - Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B109/L26: OU Levenhagen**Maßnahmenr.:** 49**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Grimmen - Greifswald	45	26	30	59%	66%	7%
Demmin - Greifswald	45	29	31	64%	69%	5%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B111: OU Wolgast + Peenebrücke**Maßnahmenr.:** 52**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Berlin	80	51	52	64%	65%	2%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	66	67	83%	84%	1%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	29	39%	41%	1%
Bansin (Usedom) - Prag	80	71	72	89%	90%	1%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	56	56	70%	70%	1%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	66	67	83%	83%	1%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	54	67%	67%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B196: OU Bergen**Maßnahmenr.:** 54**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	36	75%	80%	5%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	30	33	68%	73%	5%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	50	61%	63%	1%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	51	63%	64%	1%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	78%	1%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Binz (Rügen) - Szczecin	80	35	36	44%	45%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	61	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	67%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	67%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Binz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	51%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	41	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen**Maßnahmenr.:** 56**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Bergen	45	23	26	50%	58%	8%
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	34	37	75%	81%	6%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	51	63%	64%	1%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	78%	79%	1%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	53	54	67%	68%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	41	42	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Police (im Zuge d. Westumgehung Szczecin)**Maßnahmenr.:** 57**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Police	- Goleniow	45	14	33	31%	73%	42%
Police	- Kamien Pomorski	45	25	41	56%	91%	35%
Police	- Swinoujscie	45	17	24	39%	54%	16%
Police	- Szczecin	45	23	27	51%	59%	8%
Gryfice	- Pasewalk	45	36	39	80%	86%	6%
Police	- Pasewalk	45	24	25	52%	56%	4%
Koszalin	- Neubrandenburg	80	53	55	66%	69%	3%
Kolobrzeg	- Neubrandenburg	80	46	48	58%	61%	3%
Swinoujscie	- Neubrandenburg	70	26	28	38%	40%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	43	45	54%	56%	2%
Koszalin	- Greifswald	80	41	42	51%	53%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	35	42%	44%	2%
Swinoujscie	- Stralsund	70	24	25	34%	35%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	70	17	18	24%	25%	1%
Anklam	- Swinoujscie	45	10	10	21%	22%	1%
Ueckermünde	- Swinoujscie	45	8	9	19%	20%	1%
Wolgast	- Swinoujscie	45	8	8	18%	19%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin**Maßnahmenr.:** 58**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujscie	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujscie	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujscie - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujscie - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujscie - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Grenzübergang Garz-Świnoujście**Maßnahmenr.:** 59**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujście	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujście	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujście - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujście - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujście - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** B166: OU Schwedt (mit Grenzüberg.)**Maßnahmenr.:** 129**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Mysliborz	- Schwedt	45	32	34	70%	76%	5%
Pyrzyce	- Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** BAB11: Ausbau Berlin-GÜG Pomellen**Maßnahmenr.:** 382**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Berlin	80	59	66	74%	82%	8%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	60	66	75%	83%	7%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	85	74	78	87%	92%	5%
Greifswald - Berlin	80	63	66	78%	83%	5%
Stralsund - Berlin	80	66	70	83%	87%	4%
Koszalin - Berlin	85	65	68	76%	80%	4%
Kolobrzeg - Berlin	85	62	65	72%	77%	4%
Neubrandenburg - Berlin	80	48	51	59%	64%	4%
Barth (Darss) - Berlin	80	66	69	82%	86%	4%
Schwedt - Bernau	45	46	48	102%	106%	4%
Pasewalk - Szczecin	45	34	36	76%	80%	4%
Swinoujscie - Berlin	80	46	48	57%	60%	3%
Szczecinek - Berlin	85	56	59	66%	69%	3%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	78	80	97%	100%	3%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	51	53	64%	67%	3%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	66	68	83%	86%	3%
Gryfice - Schwedt	45	50	51	110%	113%	3%
Gryfice - Prenzlau	45	48	49	106%	109%	3%
Bansin (Usedom) - Prag	80	71	73	89%	91%	2%
Binz (Rügen) - Berlin	80	49	51	61%	64%	2%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	50	52	63%	65%	2%
Barth (Darss) - Prag	80	75	77	94%	96%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	63	77%	79%	2%
Neubrandenburg - Szczecin	70	47	48	67%	69%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	62	64	78%	80%	2%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	80	57	58	71%	73%	2%
Gryfice - Pasewalk	45	36	37	80%	82%	2%
Neustrelitz - Szczecin	65	45	46	69%	70%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	62	63	77%	79%	1%
Stralsund - Szczecin	80	56	58	71%	72%	1%
Binz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	77%	1%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	61	62	76%	78%	1%
Stargard Szczecinski - Greifswald	80	54	55	68%	69%	1%
Barth (Darss) - Szczecin	80	58	59	72%	73%	1%
Eberswalde - Bernau	45	27	27	59%	60%	1%
Koszalin - Neubrandenburg	80	53	54	66%	67%	1%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	46	47	58%	59%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	51	52	64%	65%	1%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	28	39%	40%	1%
Swinoujscie - Neubrandenburg	70	26	27	38%	38%	1%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	70	87%	88%	1%
Koszalin - Stralsund	80	43	44	54%	55%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	48	48	59%	60%	1%

Koszalin	- Greifswald	80	41	41	51%	51%	1%
Szczecinek	- Greifswald	80	44	45	55%	56%	1%
Barth (Darss)	- Poznan	80	57	57	71%	72%	1%
Binz (Rügen)	- Szczecin	80	35	36	44%	45%	1%
Sassnitz (Rügen)	- Szczecin	80	36	37	45%	46%	1%
Kolobrzeg	- Stralsund	80	37	37	46%	47%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	80	34	34	42%	43%	1%
Barth (Darss)	- Krakau	80	77	78	96%	97%	1%
Bansin (Usedom)	- Breslau	80	56	56	70%	70%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** L191:Ausbau A20 bis Fischland**Maßnahmenr.:** 388**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Ribnitz-Damgarten	45	31	36	69%	79%	11%
Barth (Darss) - Stralsund	45	28	32	62%	71%	8%
Barth (Darss) - Szczecin	80	58	60	72%	75%	3%
Barth (Darss) - Berlin	80	66	68	82%	85%	3%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	78	79	97%	99%	2%
Barth (Darss) - Prag	80	75	76	94%	95%	1%
Barth (Darss) - Breslau	80	70	71	87%	88%	1%
Barth (Darss) - Poznan	80	57	58	71%	72%	1%
Barth (Darss) - Krakau	80	77	78	96%	97%	1%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	64	80%	80%	1%
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Neuer GÜG nördlich Schwedt, Oderbrücke**Maßnahmenr.:** 398**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Pyrzyce - Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Kołobrzeg**Maßnahmenr.:** 414**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Swinoujście - Koszalin	80	44	46	55%	57%	2%



**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Koszalin**Maßnahmenr.:** 415**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Slawno - Kolobrzeg	65	40	42	61%	65%	3%
Szczecinek - Kolobrzeg	70	41	42	58%	61%	3%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Bobolice**Maßnahmenr.:** 416**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecinek - Koszalin	70	45	48	64%	68%	4%
Slawno - Szczecinek	65	42	44	65%	68%	4%
Szczecinek - Kolobrzeg	70	41	42	58%	61%	3%
Szczecinek - Swinoujscie	80	41	42	51%	52%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S11: Ortsumgehung Szczecinek**Maßnahmenr.:** 417**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Barth (Darss) - Danzig	80	50	51	63%	64%	1%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	40	49%	50%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** S10: Ortsumgehung Walcz**Maßnahmenr.:** 418**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Warschau	90	62	63	69%	69%	1%
Barth (Darss) - Warschau	80	64	64	80%	80%	1%
Bansin (Uedom) - Warschau	80	53	54	67%	67%	1%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** N31: Ortsumgehung Gryfino**Maßnahmenr.:** 419**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Schwedt - Szczecin	45	33	36	73%	79%	5%
Pyrzyce - Schwedt	45	28	30	63%	67%	5%
Gryfice - Schwedt	45	50	52	110%	115%	4%

**Maßnahmewirkung****Straßenplanungen****Maßnahme:** Brücke über die Swine in Świnoujście**Maßnahmenr.:** 422**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der MIV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wolgast - Swinoujście	45	8	30	18%	67%	49%
Anklam - Swinoujście	45	10	29	21%	64%	43%
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	2	14	5%	31%	26%
Swinoujście - Greifswald	70	17	35	24%	50%	25%
Swinoujście - Stralsund	70	24	41	34%	58%	24%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	39	52	49%	65%	16%
Swinoujście - Neubrandenburg	70	26	37	38%	53%	16%
Ueckermünde - Swinoujście	45	8	15	19%	33%	15%
Bansin (Usedom) - Szczecin	70	28	34	39%	48%	9%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	41	48	51%	59%	8%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	53	59	67%	73%	7%
Swinoujście - Berlin	80	46	47	57%	59%	2%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin**Maßnahmenr.:** 58**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujscie	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujscie	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%



**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund**Maßnahmenr.:** 310**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation		Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
		SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Stralsund	- Berlin	80	58	74	72%	93%	20%
Greifswald	- Berlin	80	53	67	66%	83%	17%
Pasewalk	- Anklam	45	57	64	127%	142%	15%
Schwedt	- Bernau	45	46	52	102%	116%	14%
Prenzlau	- Pasewalk	45	39	45	86%	100%	14%
Eberswalde	- Bernau	45	36	43	81%	94%	13%
Sassnitz (Rügen)	- Berlin	80	49	59	61%	73%	12%
Bansin (Usedom)	- Berlin	80	42	52	53%	65%	12%
Barth (Darss)	- Berlin	80	47	57	59%	71%	12%
Stralsund	- Greifswald	55	46	53	84%	96%	12%
Szczecin	- Berlin	80	45	53	56%	67%	10%
Binz (Rügen)	- Berlin	80	44	52	55%	65%	10%
Schwedt	- Pasewalk	45	33	38	74%	83%	9%
Greifswald	- Szczecin	75	41	47	55%	63%	8%
Stralsund	- Szczecin	75	47	53	62%	70%	8%
Bansin (Usedom)	- Sachsendreieck (DD)	80	47	53	59%	66%	7%
Binz (Rügen)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	54	61%	68%	7%
Schwedt	- Eberswalde	45	37	40	83%	89%	7%
Sassnitz (Rügen)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	55	62%	68%	7%
Barth (Darss)	- Sachsendreieck (DD)	80	49	54	61%	67%	7%
Wolgast	- Anklam	45	25	27	55%	61%	6%
Sassnitz (Rügen)	- Prag	80	51	55	63%	69%	5%
Stargard Szczecinski	- Berlin	80	35	39	44%	49%	5%
Binz (Rügen)	- Prag	80	49	53	61%	66%	5%
Neubrandenburg	- Greifswald	65	27	30	41%	46%	5%
Barth (Darss)	- Szczecin	80	41	45	52%	56%	5%
Wolgast	- Greifswald	45	24	27	54%	59%	5%
Barth (Darss)	- Prag	80	47	50	58%	63%	4%
Anklam	- Greifswald	45	18	20	40%	44%	4%
Szczecin	- Sachsendreieck (DD)	100	48	52	48%	52%	4%
Stargard Szczecinski	- Stralsund	80	37	40	46%	50%	4%
Sassnitz (Rügen)	- Szczecin	75	32	34	42%	46%	4%
Binz (Rügen)	- Szczecin	75	31	33	41%	44%	3%
Bansin (Usedom)	- Prag	80	39	42	49%	52%	3%
Demmin	- Anklam	45	19	20	41%	44%	3%
Bansin (Usedom)	- Szczecin	65	20	22	30%	34%	3%
Anklam	- Neubrandenburg	45	27	29	61%	64%	3%
Stargard Szczecinski	- Greifswald	75	33	35	44%	47%	3%
Swinoujście	- Berlin	80	28	30	35%	38%	3%
Koszalin	- Berlin	100	39	42	39%	42%	3%
Ueckermünde	- Anklam	45	19	20	43%	45%	3%
Sassnitz (Rügen)	- Poznan	80	43	45	53%	56%	2%
Barth (Darss)	- Poznan	80	43	45	54%	57%	2%

Kolobrzeg	- Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Binz (Rügen)	- Poznan	80	40	42	50%	53%	2%
Bansin (Usedom)	- Poznan	80	35	36	43%	45%	2%
Szczecinek	- Berlin	100	34	36	34%	36%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Warschau	80	51	53	64%	66%	2%
Binz (Rügen)	- Warschau	80	51	52	63%	65%	2%
Bansin (Usedom)	- Anklam	45	18	19	39%	41%	2%
Bansin (Usedom)	- Warschau	80	47	48	59%	60%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Breslau	80	43	45	54%	56%	2%
Grimmen	- Greifswald	45	14	15	31%	33%	2%
Barth (Darss)	- Warschau	80	50	52	63%	65%	2%
Bansin (Usedom)	- Breslau	80	40	41	50%	51%	2%
Demmin	- Greifswald	45	16	17	36%	38%	2%
Sassnitz (Rügen)	- Krakau	80	51	53	64%	66%	2%
Koszalin	- Stralsund	80	27	28	33%	35%	2%
Kolobrzeg	- Stralsund	75	23	24	31%	32%	2%
Binz (Rügen)	- Breslau	80	39	40	49%	50%	1%
Barth (Darss)	- Breslau	80	40	41	49%	51%	1%
Barth (Darss)	- Danzig	80	36	37	45%	46%	1%
Szczecinek	- Stralsund	80	27	28	33%	35%	1%
Bansin (Usedom)	- Krakau	80	43	44	54%	55%	1%
Binz (Rügen)	- Krakau	80	45	46	56%	57%	1%
Binz (Rügen)	- Danzig	80	31	32	39%	41%	1%
Sassnitz (Rügen)	- Danzig	80	31	32	39%	40%	1%
Koszalin	- Greifswald	80	25	26	31%	33%	1%
Bansin (Usedom)	- Danzig	80	29	30	37%	38%	1%
Barth (Darss)	- Krakau	80	43	44	54%	56%	1%
Swinoujscie	- Stralsund	65	13	14	21%	22%	1%
Kolobrzeg	- Greifswald	75	20	21	27%	28%	1%
Szczecinek	- Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%
Swinoujscie	- Greifswald	65	10	10	15%	15%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund**Maßnahmenr.:** 311**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Sassnitz (Rügen) - Stralsund	45	35	44	78%	98%	20%
Bergen - Stralsund	45	29	36	65%	80%	15%
Binz (Rügen) - Stralsund	45	27	34	61%	75%	15%
Sassnitz (Rügen) - Bergen	45	24	28	54%	61%	7%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	49	52	61%	65%	4%
Binz (Rügen) - Berlin	80	44	46	55%	58%	3%
Binz (Rügen) - Bergen	45	12	13	27%	30%	3%
Sassnitz (Rügen) - Szczecin	75	32	34	42%	45%	3%
Binz (Rügen) - Szczecin	75	31	33	41%	44%	3%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	62%	64%	2%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	44	53%	55%	2%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	52	63%	65%	2%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	42	50%	52%	2%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	50	61%	62%	2%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	52	64%	65%	1%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	52	63%	65%	1%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	45	54%	56%	1%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	52	64%	65%	1%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	40	49%	50%	1%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	45	56%	57%	1%
Binz (Rügen) - Danzig	80	31	32	39%	40%	1%
Sassnitz (Rügen) - Danzig	80	31	32	39%	40%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie**Maßnahmenr.:** 313**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujscie	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujscie	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujscie	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL**Maßnahmenr.:** 314**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Schwedt - Bernau	45	46	52	102%	116%	14%
Eberswalde - Bernau	45	36	43	81%	94%	13%
Szczecin - Berlin	80	45	51	56%	64%	8%
Schwedt - Eberswalde	45	37	40	83%	89%	7%
Stralsund - Berlin	80	58	62	72%	78%	6%
Greifswald - Berlin	80	53	57	66%	72%	6%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	35	38	44%	48%	4%
Sassnitz (Rügen) - Berlin	80	49	52	61%	65%	4%
Barth (Darss) - Berlin	80	47	50	59%	62%	4%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	42	45	53%	56%	4%
Schwedt - Szczecin	45	18	20	40%	44%	3%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	51	48%	51%	3%
Binz (Rügen) - Berlin	80	44	46	55%	58%	3%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	49	59%	61%	2%
Swinoujscie - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Berlin	100	39	41	39%	41%	2%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	61%	63%	2%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	51	62%	64%	2%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Szczecinek - Berlin	100	34	36	34%	36%	2%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	52	63%	65%	2%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	50	61%	62%	2%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	40	49%	50%	1%
Templin - Schwedt	45	15	15	32%	33%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław**Maßnahmenr.:** 315**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	50	54%	62%	8%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	46	50%	57%	8%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	57	64%	71%	7%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	44	49%	55%	6%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	44	49%	55%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	49	56%	61%	5%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 28 Goleniów - Kołobrzeg**Maßnahmenr.:** 316**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Gryfice - Kolobrzeg	45	29	37	66%	82%	17%
Gryfice - Goleniow	45	32	38	70%	85%	15%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	39	44%	52%	8%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	65	29	32	45%	50%	5%
Gryfice - Prenzlau	45	27	29	60%	64%	4%
Gryfice - Pasewalk	45	24	26	53%	57%	4%
Gryfice - Bialogard	45	17	19	38%	42%	4%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	28	30	34%	38%	3%
Gryfice - Schwedt	45	24	25	52%	55%	3%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	38	35%	38%	3%
Kolobrzeg - Stralsund	75	23	25	31%	33%	3%
Kolobrzeg - Greifswald	75	20	22	27%	29%	2%
Swinoujscie - Kolobrzeg	65	18	19	28%	30%	2%
Swinoujscie - Koszalin	75	21	22	28%	29%	2%
Kamien Pomorski - Kolobrzeg	55	12	13	21%	23%	2%
Gryfice - Stargard Szczecinski	55	26	27	48%	50%	2%



**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 65 Szczecin - Świnoujście**Maßnahmenr.:** 317**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Szczecin	45	31	35	68%	77%	9%
Swinoujście - Szczecin	65	29	34	44%	52%	8%
Kamien Pomorski - Goleniow	45	39	42	87%	94%	7%
Swinoujście - Stargard Szczecinski	65	29	33	45%	51%	6%
Goleniow - Swinoujście	55	33	35	60%	64%	3%
Kamien Pomorski - Swinoujście	45	14	16	32%	35%	3%
Swinoujście - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Szczecin	75	44	45	59%	61%	2%
Swinoujście - Neubrandenburg	65	15	16	23%	25%	2%
Swinoujście - Kolobrzeg	65	18	19	28%	29%	2%
Swinoujście - Koszalin	75	21	22	28%	29%	1%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	34	44%	45%	1%
Swinoujście - Stralsund	65	13	14	21%	22%	1%
Swinoujście - Greifswald	65	10	10	15%	16%	1%
Anklam - Swinoujście	45	6	7	14%	15%	1%
Ueckermünde - Swinoujście	45	4	5	10%	10%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ulikowo**Maßnahmenr.:** 318**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Wałcz - Choszczno	45	14	24	30%	53%	23%
Wałcz - Drawsko Pomorskie	45	6	12	12%	27%	15%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów**Maßnahmenr.:** 319**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Goleniow - Szczecin	45	31	36	68%	79%	11%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	22	46%	49%	4%
Stargard Szczecinski - Koszalin	75	47	49	63%	65%	3%
Swinoujscie - Szczecin	65	29	30	44%	46%	2%
Koszalin - Szczecin	75	44	46	59%	61%	2%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	30	45%	46%	2%
Gryfice - Prenzlau	45	27	28	60%	62%	2%
Gryfice - Pasewalk	45	24	25	53%	55%	2%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	44%	2%
Kolobrzeg - Szczecin	75	33	34	44%	45%	1%
Stargard Szczecinski - Kolobrzeg	65	29	30	45%	46%	1%
Gryfice - Schwedt	45	24	24	52%	54%	1%
Koszalin - Neubrandenburg	80	33	33	41%	42%	1%
Swinoujscie - Berlin	80	28	29	35%	36%	1%
Koszalin - Berlin	100	39	40	39%	40%	1%
Kolobrzeg - Neubrandenburg	80	28	28	34%	35%	1%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	35	35%	35%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin - Poznań**Maßnahmenr.:** 320**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	47	54%	58%	4%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	43	50%	53%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	41	49%	52%	3%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	42	49%	52%	3%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	45	54%	57%	3%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	47	56%	59%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	45	54%	57%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)**Maßnahmenr.:** 322**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	61	48%	61%	13%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	57	59%	71%	12%
Binz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	58	61%	72%	11%
Sassnitz (Rügen) - Sachsendreieck (DD)	80	49	58	62%	73%	11%
Barth (Darss) - Sachsendreieck (DD)	80	49	57	61%	72%	11%
Sassnitz (Rügen) - Prag	80	51	58	63%	72%	9%
Binz (Rügen) - Prag	80	49	55	61%	69%	8%
Barth (Darss) - Prag	80	47	53	58%	66%	7%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	43	49%	54%	6%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau E 59 Szczecin-Wroclaw**Maßnahmenr.:** 333**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Poznan	80	65	87	82%	108%	27%
Stargard Szczecinski - Szczecin	55	43	57	77%	103%	26%
Pyrzyce - Szczecin	45	38	47	85%	105%	20%
Choszczno - Stargard Szczecinski	45	35	39	78%	87%	9%
Sassnitz (Rügen) - Breslau	80	43	50	54%	62%	8%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	46	50%	57%	8%
Sassnitz (Rügen) - Krakau	80	51	57	64%	71%	7%
Szczecin - Warschau	145	75	84	52%	58%	6%
Goleniow - Stargard Szczecinski	45	21	23	46%	52%	6%
Binz (Rügen) - Breslau	80	39	44	49%	55%	6%
Barth (Darss) - Breslau	80	40	44	49%	55%	6%
Pyrzyce - Choszczno	45	29	31	64%	70%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Krakau	80	45	49	56%	61%	5%
Sassnitz (Rügen) - Poznan	80	43	47	53%	59%	5%
Barth (Darss) - Poznan	80	43	47	54%	59%	5%
Binz (Rügen) - Poznan	80	40	44	50%	55%	5%
Barth (Darss) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	38	43%	48%	5%
Sassnitz (Rügen) - Warschau	80	51	54	64%	68%	4%
Binz (Rügen) - Warschau	80	51	54	63%	67%	4%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Barth (Darss) - Warschau	80	50	53	63%	67%	4%
Swinoujscie - Stargard Szczecinski	65	29	31	45%	47%	3%
Goleniow - Drawsko Pomorskie	45	19	20	42%	45%	3%
Stargard Szczecinski - Neubrandenburg	75	34	36	46%	48%	2%
Stargard Szczecinski - Greifswald	75	33	34	44%	46%	2%
Stargard Szczecinski - Stralsund	80	37	38	46%	48%	2%
Szczecinek - Szczecin	75	29	30	39%	41%	2%
Drawsko Pomorskie - Choszczno	45	16	16	35%	36%	1%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	9	20%	21%	1%
Szczecinek - Neubrandenburg	80	29	30	36%	37%	1%
Szczecinek - Berlin	100	34	35	34%	35%	1%
Szczecinek - Stralsund	80	27	27	33%	34%	1%
Szczecinek - Greifswald	80	24	24	29%	30%	1%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Bahnanbindung Ahlbeck-Ducherow**Maßnahmenr.:** 408**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Anklam - Swinoujscie	45	6	29	14%	65%	51%
Swinoujscie - Stralsund	65	13	43	21%	66%	45%
Swinoujscie - Greifswald	65	10	35	15%	54%	39%
Bansin (Usedom) - Anklam	45	18	31	39%	69%	30%
Swinoujscie - Berlin	80	28	50	35%	62%	27%
Swinoujscie - Neubrandenburg	65	15	31	23%	47%	24%
Ueckermünde - Swinoujscie	45	4	10	10%	23%	13%
Bansin (Usedom) - Berlin	80	42	52	53%	65%	12%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	25	30%	39%	8%
Bansin (Usedom) - Sachsendreieck (DD)	80	47	53	59%	66%	7%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	39	43%	49%	5%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	50	59%	63%	4%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	43	50%	54%	4%
Bansin (Usedom) - Prag	80	39	42	49%	52%	3%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	46	54%	57%	3%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	32	37%	40%	3%



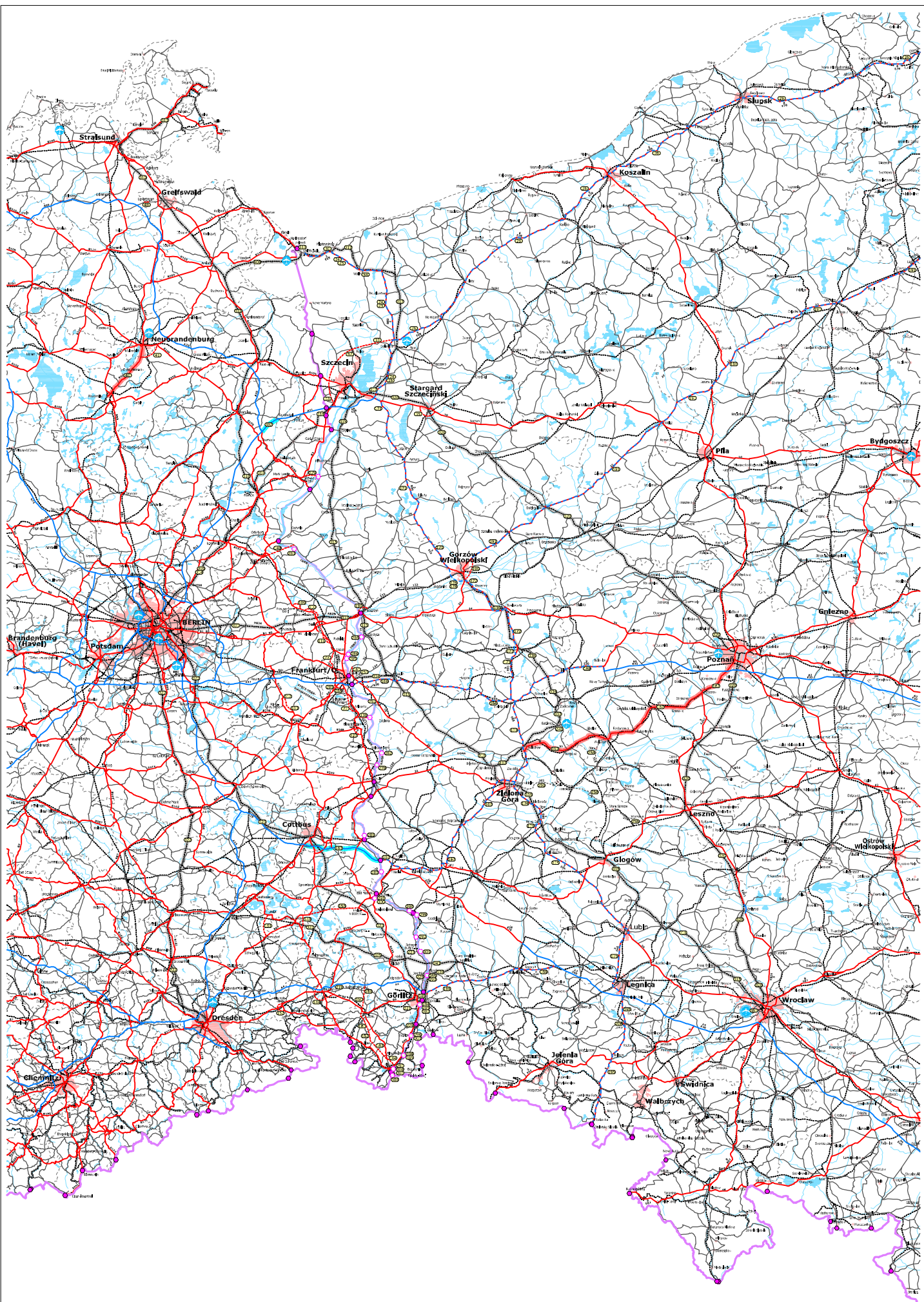
**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Brücke über die Swine in Świnoujście**Maßnahmenr.:** 422**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Bansin (Usedom) - Swinoujście	45	1	23	3%	51%	48%
Wolgast - Swinoujście	45	5	21	10%	47%	37%
Swinoujście - Stralsund	65	13	32	21%	49%	29%
Swinoujście - Greifswald	65	10	25	15%	38%	24%
Anklam - Swinoujście	45	6	16	14%	35%	21%
Bansin (Usedom) - Warschau	80	47	64	59%	80%	21%
Bansin (Usedom) - Szczecin	65	20	32	30%	49%	18%
Bansin (Usedom) - Breslau	80	40	50	50%	63%	13%
Bansin (Usedom) - Poznan	80	35	44	43%	55%	12%
Bansin (Usedom) - Danzig	80	29	38	37%	47%	10%
Swinoujście - Neubrandenburg	65	15	20	23%	31%	8%
Ueckermünde - Swinoujście	45	4	7	10%	16%	6%
Bansin (Usedom) - Krakau	80	43	47	54%	59%	5%

**Maßnahmewirkung****Infrastrukturplanungen-Schiene****Maßnahme:** Ausbau der Bahnstrecke Tantow - Szczecin**Maßnahmenr.:** 999**Kriterium:** Zielerreichungsgrad der SPV-Luftliniengeschwindigkeit

Relation	Luftliniengeschwindigkeit [km/h]			Zielerreichungsgrad [%]		
	SOLL	IST	MIT	IST	MIT	DELTA
Szczecin - Berlin	80	45	51	56%	64%	8%
Schwedt - Szczecin	45	18	21	40%	48%	7%
Gryfice - Schwedt	45	24	25	52%	56%	4%
Stargard Szczecinski - Berlin	80	35	38	44%	48%	4%
Szczecin - Sachsendreieck (DD)	100	48	51	48%	51%	3%
Swinoujscie - Berlin	80	28	30	35%	37%	2%
Koszalin - Berlin	100	39	41	39%	41%	2%
Kolobrzeg - Berlin	100	35	37	35%	37%	2%
Pyrzyce - Schwedt	45	9	10	20%	22%	2%
Szczecinek - Berlin	100	34	36	34%	36%	2%

## **A4 Mapa pogładowa obszaru DPERON Graficzna prezentacja projektów pogłębionych w kartach projektów**



DPERON - Verkehrsinfrastrukturprojekte

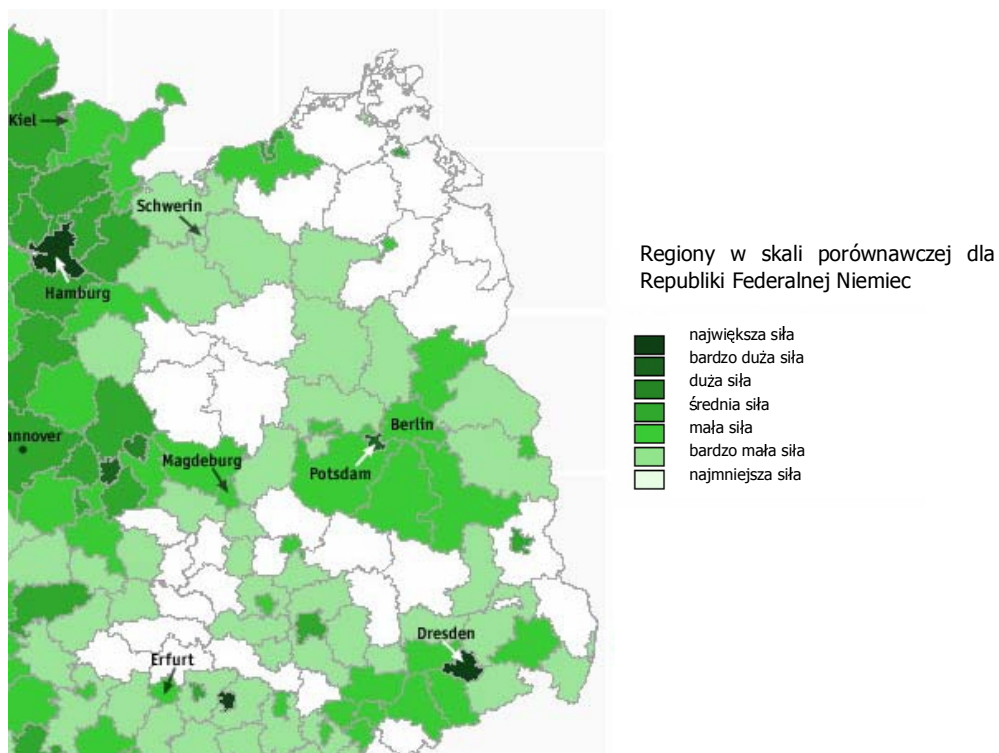
- Ausgebaut, S-Bahn/Bus
- Ausgebaut, S-Bahn/Bus + Neubau
- Ausgebaut, S-Bahn/Bus + L&B
- Ausbau, Hochgeschw.
- Ausbau, Hochgeschw. + Neubau
- Ausbau, Hochgeschw. + L&B
- Tunnel
- Landstraße + Neubau
- Bundesstraße
- Bundesstraße + L&B
- S-Bahn/Bus
- S-Bahn/Bus + L&B
- Tunnel
- Landstraße + Neubau
- Bundesstraße
- Bundesstraße + L&B
- S-Bahn/Bus
- S-Bahn/Bus + L&B
- S-Bahn/Bus
- S-Bahn/Bus + L&B
- S-Bahn/Bus
- S-Bahn/Bus + L&B

## A5 Pogłębione informacje o rozwoju gospodarczym

W odniesieniu do niemieckiej części obszaru DPERON można przytoczyć „Atlas przyszłości” [niem. *Zukunftsatlas*], który na podstawie szeregu wskaźników umożliwia stwierdzenia o dotychczasowej dynamice rozwoju gospodarczego a także stwierdzenia o poziomie rozwoju gospodarczego. Interesujący jest przy tym przede wszystkim porównanie wewnątrzniemieckie.

Siła gospodarki została sklasyfikowana jako niska lub bardzo niska. W szczególności w regionach Meklemburgii-Pomorza Przedniego zidentyfikowano regiony o „najmniejszej sile gospodarki”.

Ryc. 54:  
Atlas Przyszłości 2007  
[Źródło: Prognos AG]

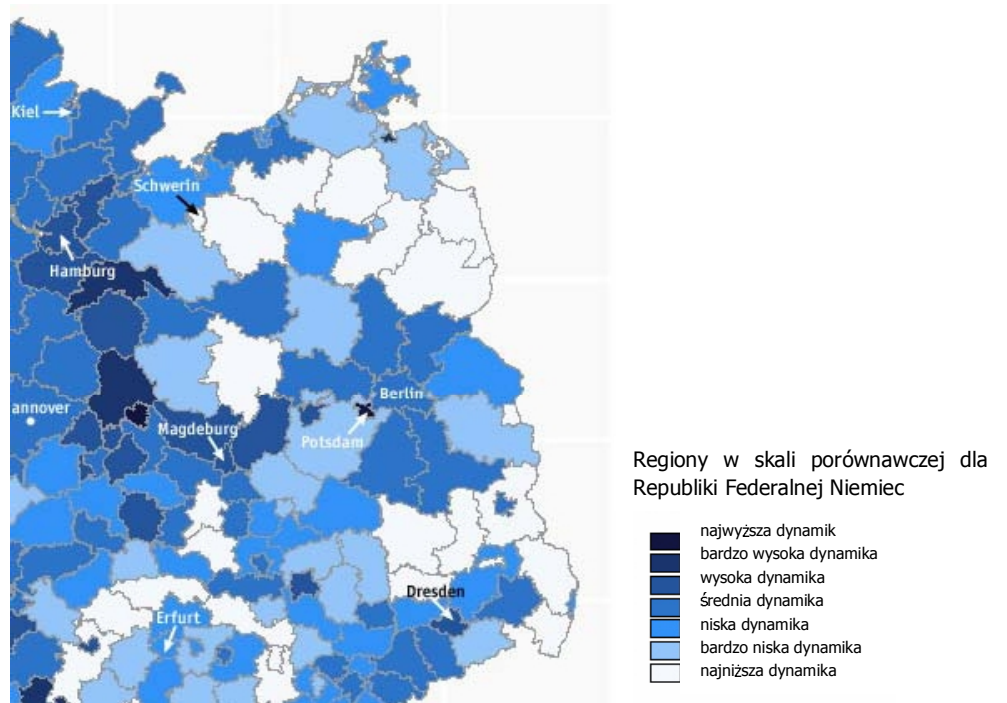


Jeżeli przeanalizuje się wszystkie wskaźniki w ich trendzie czasowym, przede wszystkim obszary wokół Berlina i Drezna wykazują dynamikę średnią do niskiej. „Obszary pomiędzy” (między Bałtykiem a Berlinem oraz między Berlinem a Dreznem) zostały sklasyfikowane jako obszary z najniższą dynamiką.



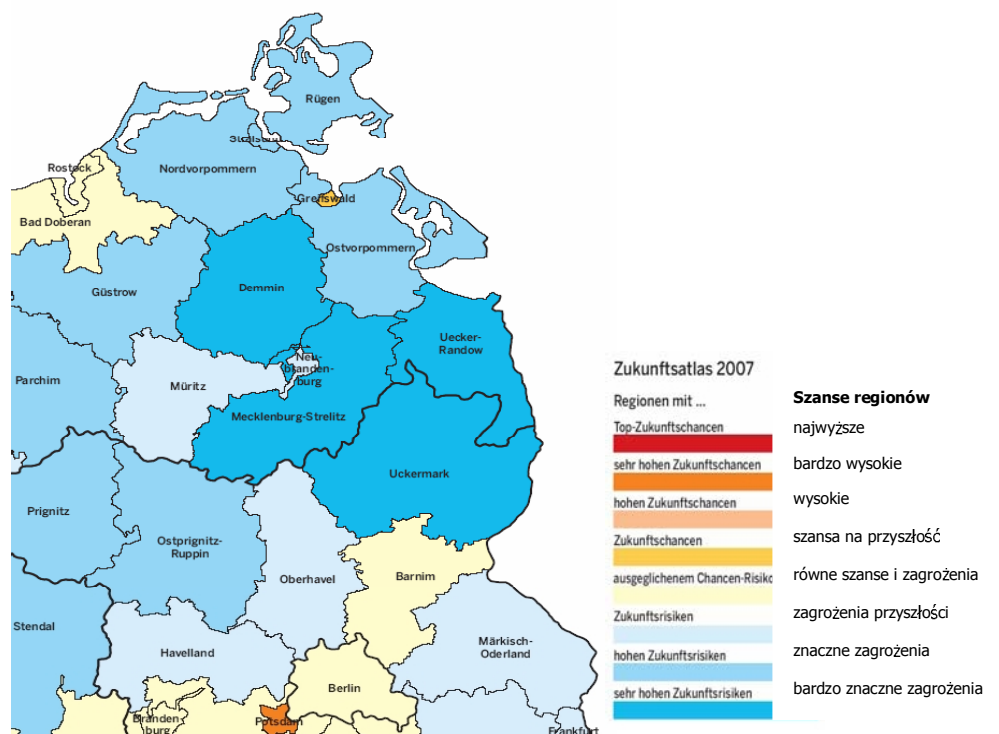
**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Ryc. 54:  
Atlas Przyszłości 2007  
[Źródło: Prognos AG]



Na podstawie tych dwóch aspektów Atlas Przyszłości formułuje ocenę łączną, przypisującą poszczególnym regionom różne szanse na przyszłość:

Ryc. 55:  
Atlas Przyszłości 2007  
Mapa wyników – obszar północny  
[Źródło: Prognos AG]

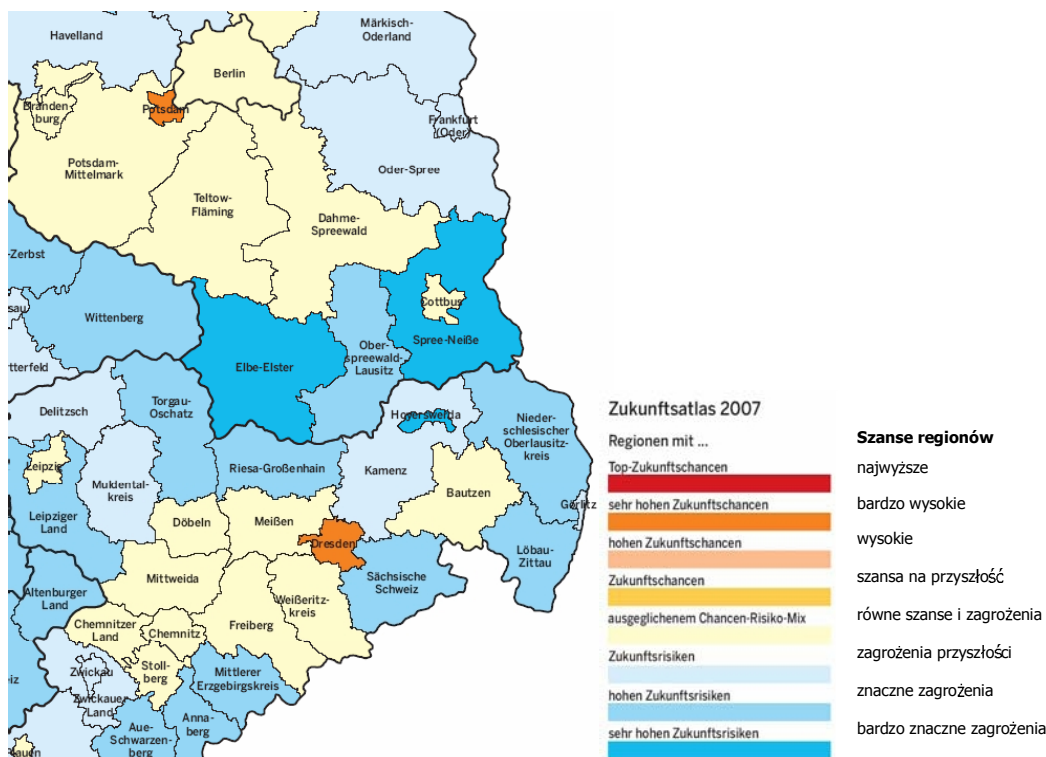


**Raport końcowy – Zadania 1 do 4**

Dominują regiony z zagrożoną przyszłością

Niemiecka część Euroregionu Pomerania wykazuje w większości znaczne lub bardzo znaczne zagrożenia przyszłości – wyjątek stanowią Powiat Barnim, który oceniono jako region równych szans i zagrożeń, oraz miasto Greifswald, które oceniono jako region z szansami na przyszłość. Ponieważ analiza ta kończy się na granicy Niemiec, nie zostały uwzględnione potencjalne bodźce rozwojowe metropolii szczecińskiej w kierunku Meklamburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii.

Ryc. 56:  
Atlas Przyszłości 2007  
Mapa wyników – obszar południowy  
[Źródło: Prognos AG]



Berliński i drezdeński „pas tłuszczu” dobrobytu

Powiaty na południe od Berlina wykazują w większości wyrównane szanse i zagrożenia – uwidacznia się tu położenie w „berlińskim pasie tłuszczu”. Dalsze powiaty z podobną klasyfikacją znajdują się na zachód od Drezna – poza obszarem badań. Jedynie Powiat Budziszynski [niem. Bautzen] również uzyskał taką ocenę. „Obszar pomiędzy” (między Berlinem a Dreznem) charakteryzuje się przeważnie wysokim do bardzo wysokiego zagrożenia przyszłości. Oddalenie od metropolii ma zatem bezpośredni wpływ na dane elementy rozwoju i szanse rozwojowe w regionach.



## **A6 Dane o liczbie ludności, prognozy demograficzne w obszarze badań**

**EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)**

Land Wojewodschaft	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt			Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]		2015 [EW]

<b>ZACHODNIO-POMORSKIE</b>	biatogardzki	50.494	845	59,8	Białogard	25.740	26,0	990,0	48.100	48.000	47.700	-5,5%
	choszczeński	51.259	1.328	38,6	Choszczno	22.735	247,0	92,0	49.900	49.700	49.500	-3,4%
	drawski	60.771	1.765	34,4	Drawsko Pomorskie	17.179	345,0	49,8	58.300	58.200	58.200	-4,2%
	goleniowski	82.920	1.617	51,3	Goleniów	32.237	443,0	72,8	79.000	80.000	80.800	-2,6%
	gryfiński	75.444	1.018	74,1	Gryfice	25.001	262,0	95,4	60.500	60.500	60.400	-19,9%
	kamieński	84.806	1.870	45,4	Gryfino	31.989	254,0	125,9	83.800	84.400	84.900	0,1%
	koszarziński	50.035	1.007	49,7	Kamień Pomorski	15.354	209,0	73,5	47.800	47.800	48.100	-3,9%
	kołobrzeski	78.093	726	107,6	Kołobrzeg	<b>44.887</b>	26,0	1.726,4	76.500	77.300	77.800	-0,4%
	koszaliński	63.956	1.669	38,3	Sianów	13.483	227,0	59,4	65.200	66.600	68.100	6,5%
	łobeski	38.330	1.066	36,0	Łobez	14.522	228,0	63,7	38.000	37.900	37.900	-1,1%
	mysińborski	67.965	1.181	57,5	Myslibórz	21.894	328,0	66,8	66.700	66.200	65.700	-3,3%
	policki	58.025	664	87,4	Police	<b>42.025</b>	252,0	166,8	65.300	68.100	70.200	21,0%
	pyrzycki	41.250	726	56,8	Pyrzyce	20.132	205,0	98,2	39.500	39.500	39.300	-4,7%
	ślawieński	60.059	1.044	57,5	Ślawno	14.303	16,0	893,9	57.600	57.400	57.300	-4,6%
	stargardzki	144.965	1.519	95,4	Stargard Szczeciński	<b>74.362</b>	48,0	1.549,2	119.700	119.300	118.300	-18,4%
	szczeciński	81.698	1.765	46,3	Szczecinek	<b>42.011</b>	37,0	1.135,4	77.700	77.700	77.600	-5,0%
	świdwiński	51.432	1.093	47,1	Świdwin	16.866	22,0	766,6	48.300	47.800	47.100	-8,4%
	wątecki	56.876	1.414	40,2	Wątcz	27.336	38,0	719,4	54.300	53.800	53.300	-6,3%
	Koszalin	111.618	83	1.344,8					106.400	103.500	99.700	-10,7%
	Szczecin	416.485	301	1.383,7					405.800	393.900	377.800	-9,3%
Swinoujście	43.697	195	224,1					39.700	38.200	36.500	-16,5%	
<b>SUMME</b>	<b>1.770.178</b>	<b>22.896</b>	<b>77,3</b>								<b>1.656.200</b>	

<b>LUBUSKIE</b>	gorzowski	63.263	1.217	52,0	Kostrzyn nad Odra	17.713	47,0	376,9	65.218	66.365	67.315	6,4%	
	krosniński	60.144	1.390	43,3	Krosno Odrzańskie	19.514	211,0	92,5	55.273	54.065	52.889	-12,1%	
	międzyrzeczki	60.659	1.388	43,7	Międzyrzecz	25.870	315,0	82,1	57.890	57.642	57.324	-5,5%	
	nowosolski	127.388	1.395	91,3	Nowa Sól	<b>42.376</b>	22,0	1.926,2	85.869	84.985	83.732	-34,3%	
	ślubicki	47.511	1.000	47,5	Ślubice	20.029	185,0	108,3	47.081	47.172	47.278	-0,5%	
	strzelecko-drezdenecki	51.411	1.248	41,2	Strzelce Krajeńskie	17.900	318,0	56,3	49.904	49.402	48.957	-4,8%	
	sulęciński	35.954	1.177	30,5	Sulęcin	16.719	319,0	52,4	35.521	35.688	35.850	-0,3%	
	świebodziński	57.864	938	61,7	Świebodzin	30.900	228,0	135,5	55.973	55.824	55.654	-3,8%	
	wschowski	38.978	624	62,5	Wschowa	21.727	198,0	109,7	39.315	39.624	39.889	2,3%	
	zielonogórski	89.442	1.571	56,9	Sulechów	26.432	236,0	112,0	90.564	92.146	93.544	4,6%	
	żagański	85.557	1.131	75,6	Żagań	27.776	40,0	694,4	81.926	81.346	80.660	-5,7%	
	żarski	102.074	1.394	73,2	Żary	<b>40.670</b>	33,0	1.232,4	98.423	97.611	96.477	-5,5%	
	Gorzów Wielkopolski	126.285	77	1.640,1					124.536	122.305	118.616	-6,1%	
	Zielona Góra	118.987	58	2.051,5					117.194	114.695	111.058	-6,7%	
	<b>SUMME</b>	<b>1.065.517</b>	<b>14.608</b>	<b>72,9</b>								<b>989.243</b>	

### EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)

Land Wojewodschaft	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt			Kreis powiat			Veränderung 2005-2020			
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]		2015 [EW]	2020 [EW]	[%]
<b>DOLNOŚLĄSKIE</b>													
	bolesławiecki	90.025	1.303	69,1	Bolesławiec	<b>43.608</b>	23,0	1.896,0	88.331	88.472	88.190	-2,0%	
	dzierzoniowski	111.681	479	233,2	Dzierżoniów	37.516	20,0	1.875,8	101.968	98.951	95.920	-14,1%	
	gólgowski	91.848	443	207,3	Gólgów	<b>74.324</b>	36,0	2.064,6	86.918	85.672	83.885	-8,7%	
	gorowski	38.038	734	51,8	Góra	21.767	269,0	80,9	36.411	36.182	35.934	-5,5%	
	jaworski	54.702	581	94,2	Jawor	25.625	19,0	1.348,7	51.255	50.381	49.447	-9,6%	
	jeleniogórski	67.030	628	106,7	Karpacz	5.632	37,0	152,2	63.977	64.111	64.341	-4,0%	
	kamiennogórski	48.858	396	123,4	Kamienna Góra	22.985	18,0	1.276,9	45.786	44.919	44.026	-9,9%	
	kłodzki	180.038	1.643	109,6	Kłodzko	30.194	25,0	1.207,8	163.778	160.193	156.552	-13,0%	
	legnicki	54.206	745	72,8	Chojnów	14.426	5,0	2.885,2	52.561	52.550	52.420	-3,3%	
	lubański	59.832	428	139,8	Lubań	24.082	16,0	1.505,1	55.916	54.881	53.841	-10,0%	
	lubuski	110.046	712	154,6	Lubin	<b>82.368</b>	41,0	2.009,0	104.038	101.831	98.906	-10,1%	
	lwówecki	51.302	710	72,3	Lwówek Śląski	19.334	240,0	80,6	47.617	47.251	47.035	-8,3%	
	milicki	37.379	715	53,0	Milicz	24.824	435,0	57,1	37.031	37.123	37.138	-0,6%	
	oleśnicki	105.076	1.050	100,1	Oleśnica	38.953	21,0	1.854,9	103.373	103.453	103.323	-1,7%	
	oławski	72.298	524	138,0	Oława	31.794	28,0	1.135,5	71.710	71.993	71.887	-0,6%	
	polkowicki	62.514	780	80,1	Polkowice	26.705	168,0	159,0	61.796	61.958	61.880	-1,0%	
	strzeliński	46.090	622	74,1	Strzeliń	22.990	171,0	134,4	43.953	43.590	43.265	-6,1%	
	średzki	49.412	704	70,2	Środa Śląska	19.355	215,0	90,0	48.932	49.161	49.348	-0,1%	
	świdnicki	167.954	743	226,0	Świdnica	<b>64.779</b>	22,0	2.944,5	157.948	155.203	152.044	-9,5%	
	trzebnicki	76.553	1.026	74,6	Trzebnica	21.870	200,0	109,4	79.034	80.917	82.643	8,0%	
	wałbrzyjski	185.399	429	432,2	Wałbrzych	<b>126.465</b>	85,0	1.487,8	178.576	171.383	163.586	-11,8%	
	wołowski	49.742	675	73,7	Wołów	23.462	331,0	70,9	47.410	47.233	46.892	-5,7%	
	wrocławski	94.785	1.116	84,9	Katy Wrocławskie	17.582	176,0	99,9	102.225	105.162	107.781	13,7%	
	zabkowicki	72.767	802	90,7	Ząbkowice Śląskie	24.348	147,0	165,6	68.051	66.894	65.744	-9,7%	
	zgorzelecki	100.256	838	119,6	Zgorzelec	35.690	16,0	2.230,6	93.554	92.030	90.477	-9,8%	
	złotoryjski	47.468	575	82,6	Złotoryja	7.173	11,0	652,1	44.843	44.180	43.392	-8,6%	
	Jelenia Góra	92.964	109	852,9					84.408	80.740	76.732	-17,5%	
	Legnica	109.124	56	1.948,6					104.053	101.154	97.373	-10,8%	
	Wrocław	633.857	293	2.163,3					627.329	613.467	595.412	-6,1%	
<b>SUMME</b>		<b>2.961.244</b>	<b>19.859</b>	<b>149,1</b>					<b>595.900</b>	<b>563.700</b>	<b>537.700</b>		
<b>SACHSEN</b>													
	Niederschles. Oberl.	96.773	1.340	72,2	Niesky	10.981	53,6	204,8	91.100	85.800	81.400	-15,9%	
	Görlitz	57.629	67	857,3	Görlitz	<b>57.629</b>	67,22	857,3	51.600	48.600	46.400	-19,5%	
	Löbau-Zittau	143.383	699	205,3	Zittau	25.277	25,4	994,4	133.600	126.100	120.000	-16,3%	
	Bautzen	150.002	961	156,1	Bautzen	<b>42.150</b>	66,6	632,6	139.500	132.300	126.300	-15,8%	
	Kamenz	150.103	1.335	112,5	Kamenz	18.129	53,2	341,1	143.400	137.800	133.200	-11,3%	
	Hoyerswerda	42.607	95	449,6	Hoyerswerda	<b>42.607</b>	94,76	449,6	36.700	33.100	30.400	-28,7%	
<b>SUMME</b>		<b>640.497</b>	<b>4.497</b>	<b>142,4</b>					<b>595.900</b>	<b>563.700</b>	<b>537.700</b>		

**EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)**

Land Wojewodschaft	Kreis powiat		zugehörige Kreisstadt	
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]
<b>MECKLENBURG- VORPOMMERN</b>	Rügen	71.294	975	73,1
	Nordvorpommern	112.177	2.172	51,6
	Ostvorpommern	110.289	1.911	57,7
	Greifswald	53.281	51	1.044,7
	Demmin	86.756	1.922	45,1
	Neubrandenburg	68.188	86	792,9
	Mecklenburg-Strelitz	83.500	2.090	40,0
	Uecker-Randow	77.152	1.624	47,5
	Stralsund	58.708	39	1.505,3
	<b>SUMME</b>	<b>721.345</b>	<b>10.870</b>	<b>66,4</b>
<b>BRANDENBURG</b>	Uckermark	139.326	3.058	45,6
	Barnim	176.693	1.494	118,3
	Märkisch-Oderland	192.122	2.128	90,3
	Frankfurt (Oder)	63.748	148	430,7
	Oder-Spree	190.728	2.243	85,0
	Dahme-Spreewald	161.937	2.261	71,6
	Spree-Neiße	136.896	1.648	83,1
	Cottbus	105.309	164	642,1
	Oberspreewald-Lausitz	132.032	1.217	108,5
	Elbe-Elster	122.031	1.889	64,6
<b>SUMME</b>	<b>1.420.822</b>	<b>16.250</b>	<b>87,4</b>	
<b>BERLIN</b>	<b>3.458.763</b>	<b>892</b>	<b>3.877,5</b>	

**GESAMT** **12.038.366**

**BEVÖLKERUNGSPROGNOSE**

Land Wojewodschaft	Kreis powiat		zugehörige Kreisstadt		Kreis powiat		Veränderung 2005-2020
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohner- dichte [EW/km <sup>2</sup> ]	2010 [EW]	2020 [EW]	
<b>MECKLENBURG- VORPOMMERN</b>	Bergen	14.651	41,8	350,8	59.570	59.570	-16,4%
	Grinimn	11.195	50,3	222,6	89.081	89.081	-20,6%
	Anklam	14.471	41,7	347,4	88.716	88.716	-19,6%
	Demmin	12.806	81,6	157,0	53.812	53.812	1,9%
	Neustrelitz	22.271	138,2	161,2	63.308	63.308	-27,0%
	Pasewalk	11.961	55,0	217,5	53.379	53.379	-21,7%
	<b>SUMME</b>	<b>72.134</b>	<b>10.870</b>	<b>66,4</b>	<b>586.211</b>	<b>586.211</b>	<b>-30,5%</b>
	<b>BRANDENBURG</b>	<b>41.831</b>	<b>58,0</b>	<b>721,2</b>	<b>1.387.610</b>	<b>1.353.600</b>	<b>-4,8%</b>
	<b>BERLIN</b>	<b>7.640.037</b>	<b>892</b>	<b>3.877,5</b>	<b>3.366.000</b>	<b>3.366.000</b>	<b>-2,7%</b>
	<b>GESAMT</b>	<b>11.200.898</b>					<b>-7,0%</b>



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS				Odniesienie przestrzenne	Priorytet realizatora	Przyporządkowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządkowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł												D	PL	granica	wysokie				
35	BAB im Zuge S10 : OU Stargard Szczeciński	S	GDDKIA	X				X	X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania					Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-	0	1	0
36	L W 113: Neubau OU Goleniów	S	ZZDW	X					X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						0	1	0
37	L W 173: Neubau OU Polczyn Zdrój	S	ZZDW	X					X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						0	1	0
38	L W 102: Neubau OU Trzebiatów	S	ZZDW	X					X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						0	1	0
39	L W 162: Neubau OU Gościno	S	ZZDW	X					X				PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania						0	1	0
40	B B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
41	B B96: OU Neubrandenburg	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-	1	0	0
42	B B96n: Bergen-A20 (Rügen)	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
43	B B96n: Strelasund-Querung	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X			Fertigstellung Ende 2007 vorgesehen	1	0	0
44	B B105: OU Stralsund	S	BVWP/MVBL		X		X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
45	B B109: OU Anklam Nord	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
46	B B104: OU Neubrandenburg (N/W)	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
47	B B104: OU Neubrandenburg (N/O)	S	BVWP/MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
48	B B104: OU Pasewalk	S	BVWP/MVBL	X			X			X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
49	B B109/L26: OU Levenhagen	S	BVWP/MVBL	X			X	(X)	X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
50	B B194: OU Loitz	S	BVWP/MVBL	X			X	X	X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
51	B B110: OU Dargun	S	BVWP/MVBL	X			X	X	X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Demmin	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X				1	0	0
52	B B111: OU Wolgast + Peenebrücke	S	BVWP/MVBL		X		X		X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania	X	X			Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-	1	0	0
53	B B110: Ortsumgehung Zirchow (Usedom)	S	MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania		X				1	0	0
54	B B96: OU Bergen	S	MVBL	X			X		X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania		X				1	0	0
55	L L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	S	MVBL		X		X	(X)	X				D	Mecklenburg-Vorpommern	Uecker-Randow	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania		X				1	0	0
56	B B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	S	EHK-P				X	X		X			D	Mecklenburg-Vorpommern	Rügen	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania			X			1	0	0
57	BAB im Zuge S6 Police (im Zuge d. Westumgehung Sa)	S	EHK-P		X		X	X	X	X			PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X		Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-	0	1	0
58	BAB Im Zuge S3 Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin	S	GDDKIA		X		X						PL	Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X			0	1	0
59	K Grenzübergang Garz-Świnoujście	S	Reg. A. D-P		X		X	X	X	X			D/PL	Mecklenburg-Vorpommern	Ostvorpommern	Land Mecklenburg-Land	1	Pomerania			X		Zur Eröffnung vorgesehen, Personenverkehr	0	0	1
60	BAB A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	S	BVWP	X	X		X		X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine	X					1	0	0
61	BAB A12: AD Spreeau-AS Frankfurt (Oder)/West	S	BVWP		X		X	(X)	X	X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina		X			Standstreifen im Bau, 6-streifiger Ausbau nach 2013	1	0	0
62	BAB A13: AK Schönefeld-AD Spreewald	S	BVWP			X	X		X				D	Brandenburg	Dahme-Spreewald	Land Brandenburg	2	keine		X				1	0	0
63	BAB A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	S	BVWP	x			X		X				D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					1	0	0
64	BAB A100: Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	S	BVWP	X			X		X				D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					1	0	0
65	BAB A113: Adlershof - Lgr. B/BB	S	BVWP	X			X		X				D	Berlin	Berlin	Land Berlin	2	keine	X					1	0	0
66	B B109 OU Schönerlinde	S	BVWP	X			X		X				D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania		X				1	0	0
67	B B1: OU Kietz/Küstrin	S	BVWP	X	X		X	X	X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				laufende Maßnahme, unmittelbarer Zusammenhang mit der OU Kostrzyn (Nr. 180)	1	0	0
68	B B5: A10 - Lgr. BB/BE	S	BVWP	X			X		X				D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina	X				bereits fertig gestellt	1	0	0











nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Źródło	STATUS			Odniesienie przestrzenne	Priorytet realizatora	Przyporządowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE					Uwagi	D	PL	D/PL
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013												Zamysł omyśl	D	PL	granica	wysokie				
171	BAB S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
172	BAB S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
173	BAB S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
174	BAB S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
175	BAB S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
176	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
177	BAB S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
178	BAB S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
179	BAB S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Lubuskie			2	keine							0	1	0
180	B N 31: OU Kostrzyn	S	GDDKIA	X			X	X	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
181	B N 29/31: OU Słubice	S	GDDKIA	X			X	(X)	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
182	B N 12/W305/278: OU Wschowa	S	LRPO	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
183	B N 12: OU Szproptawa- 2 BA	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
184	B N 12: OU Łęknica	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-							0	1	0
185	B N 32: OU Kargowa	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
186	B N 27: OU Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
187	B Neubau N 27: Abschnitt Swidnica - Nowogród Bobrzański	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
188	B Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański - Żary	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
189	B Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	S	GDDKIA	X			X		X			PL	Lubuskie			2	Spree-Neiße-							0	1	0
190	B N 22: OU Gorzów Wlkp.	S	GDDKIA		X		X					PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
191	BAB S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg	S				X	X					PL	Lubuskie			2	Viadrina							0	1	0
192	BAB S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
193	BAB S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica;	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
194	BAB S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
195	BAB Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra -	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-							0	1	0
196	BAB Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Ttrzebica - Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
197	B N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
198	B N 94: Abschnitt Krzywa-chojnów	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-							0	1	0
199	B N 94: Abschnitt Chojnów - Legnica	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-							0	1	0
200	B N 94: Legnica - Prochowice	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	Neiße-Nisa-							0	1	0
201	B N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
202	B N 94: Wilczków - Środa Śląska	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
203	B N 94: Środa Śląska - Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0
204	B N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			2	keine							0	1	0













nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS				Odniesienie przestrzennie	Priorytet realizatora	Przyporządowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł												D	PL	granica	wysokie					średnie
340	Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	SC	RBPW			X	X		X								2	Viadrina							0	1	0
341	Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	SC	RBPW			X	X		X								2	Neiße-Nisa-							0	1	0
342	Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	SC	RBPW			X	X		X								2	Neiße-Nisa-							0	1	0
343	Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie 295	SC	RBPW														2	keine							0	1	0
344	Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG														2	Viadrina	X						1	0	0
345	Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	SC	RPG														2	Viadrina	X						1	0	0
346	DB: Neuanschaffung „rollendes Material“, Mehrstromsystem	SC	DB AG														2	keine							1	0	0
347	Fahrplanverbund EVU-Bahn-Bus: „Von Tür zu Tür“	SC	JoiTraM														2	Viadrina	X						0	0	1
348	Tarifverbund VBB-PKP	SC	JoiTraM														2	Viadrina	X						0	0	1
349	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec	SC	Kommune			X	X	X	X								2	Neiße-Nisa-				X			0	0	1
350	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund	SC	ZVON			X	X	X	X								2	Neiße-Nisa-				X			0	0	1
351	Interoperabilität: Bahnverkehr	SC				X	X	X	X								2	keine							0	0	1
352	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	W	BVWP/IRP-W	X	X		X	(X)	X								1	Pomerania	X						1	0	0
353	Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasser-straße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kúmos	W	BVWP/IRP-W/EHK-P	X	X		X	(X)	X								1	Pomerania	X						1	0	0
354	Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	W	STEK	X			X	(X)	X								2	Viadrina				X			1	0	0
355	Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	W	BVWP/IRP-W	X			X		X								2	Viadrina			X				1	0	0
356	Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	W	RPG	X			X		X								2	Viadrina			X				1	0	0
357	Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße	W	RPG	X			X		X								2	keine			X				1	0	0
358	Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Güttin)	L	MVBL	X			X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
359	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	L	MIR														1	Pomerania				X			1	0	0
360	Neubau des Flugplatzes Zegrze Pomorskie	L		X			X	X	X								1	Pomerania							0	1	0
361	Neubau des Flugplatzes Niedźwiady	L		X			X	X	X								kein	keine							0	1	0
362	Ausbau des Flughafens Goleniów	L		X			X	X	X								1	Pomerania							0	1	0
363	Ausbau BBI	L		X			X		X								2	keine							1	0	0
364	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)	L															2	Viadrina							1	0	0
365	Ausbau des Flugplatzes Babimost	L		X			X		X								2	Spree-Neiße-							0	1	0
366	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.	L		X			X										2	Viadrina							0	1	0
367	Neubau Flughafenterminal Wrocław	L	IP Wr	X			X	X									2	keine							0	1	0
368	Eröffnung Werbellinkanal zwischen Finow und Oder-Havel-Kanal, Gemeinde Marienwerder	Tour-Wasser	EHK-P			X	X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
369 K	Wegebau in Richtung Blumberger Mühle	Tour-Fuß/Rad	EHK-P		X		X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
370 K	Wegebau zur Sperlingsherberge	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
371 K	Wegebau Ihlow-Berge, 1. bis 4. BA	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
372 K	Marina Werbellinsee (Altenhof)	Tour-Wasser	EHK-P			X	X		X								1	Pomerania				X			1	0	0
373 K	Radweg Zoo Eberswalde - Spechthausen	Tour-Fuß/Rad	EHK-P			X	X		X								1	Pomerania				X			1	0	0



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zrödlo	STATUS			Odniesienie przestrzenne			Priorytet realizatora	Przyporządowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL											granica	wysokie	średnie	niskie				
408	Bahnanbindung Heringsdorf-Ahlbeck-Ducherow	SC	EHK-P BSWAG				X		X									1	Pomerania				X	Weiterführung bis nach Swinoujse geplant	1	0	0
409	K Erschließung Industriepark PCK (Schwedt)	S	STEK	X			X		X									1	Pomerania				X	als prioritär eingestuft	1	0	0
410	K Ausbau Gewerbegebiet Am Hafen (Schwedt)	S	STEK	X			X		X									1	Pomerania				X	als prioritär eingestuft	1	0	0
411	B B198: Ausbau von BAB11 (AS Joachimsthal bis B2 (Ziethen))	S	STEK	X			X		X									1	Pomerania				X	Erstellung Richtlinien-Entwurf, Einleitung Planfeststellungsverfahren ist 2006 erfolgt, Ausbau mit Überholstreifen vorzusehen	1	0	0
412	K Entwicklung Erlebnisachse "Schwärtetal" in Eberswalde	Tour-Fuß/Rad	INSEK	X			X		X									1	Pomerania				X	Bestandteil des INSEK	1	0	0
413	K Entwicklung Finowkanal - Eberswalde	Tour-Fuß/Rad Tour-Wasser	INSEK	X			X		X									1	Pomerania				X	Bestandteil des INSEK	1	0	0
414	B S11: Ortsumgehung Kolobrzeg	S	EHK-P				X	X	X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
415	B S11: Ortsumgehung Koszalin	S	EHK-P				X	X	X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
416	B S11: Ortsumgehung Bobolice	S	EHK-P				X	X	X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
417	B S11: Ortsumgehung Szczecinek	S	EHK-P				X	X	X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
418	B S10: Ortsumgehung Walcz	S	EHK-P				X	X	X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
419	L N31: Ortsumgehung Gryfino	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
420	L N31: Ortsumgehung Chojna	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
421	L N31: Sanierung Gryfino-Chojna-Kostrzyn	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
422	K Brücke über die Swine in Świnoujście	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
423	K Umbau der Wybrzerze-Wladyslawa-IV-Straße (Świnoujście), nördl. Hafengebeken	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-1 im EHK-P	0	1	0
424	K Grenzübergang Rieth-Nowe Warpno	S	EHK-P	X			X		X									1	Pomerania				X	Schlüsselmaßnahme Maßnahmekomplex III-2 im EHK-P	0	1	0
425	K Grenzübergang Friedrichstal-Widochowa	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X		X									1	Pomerania				X	als Idee formuliert	0	0	1
426	K Grenzübergang Stolpe-Bielinek	Tour-Fuß/Rad	EHK-P				X		X									1	Pomerania				X	als Idee formuliert	0	0	1
427	L L30/L38 OU Neu Zittau	S	LSBP-BB	X			X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf, im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung BBI	1	0	0
428	L L35 OU Müncheberg	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf	1	0	0
429	L L435 OU Müllrose	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf	1	0	0
430	L L39 OU Gosen	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf	1	0	0
431	L L37 OU Pohlitz	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf	1	0	0
432	L L235 OU Wegendorf	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		vordringlicher Bedarf	1	0	0
433	L L43 OU Kobbeln	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
434	L L30 OU Altlandsberg	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
435	L L36 OU Wulkow	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
436	L L37 OU Rießen	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
437	L L37 OU Biegen	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
438	L L23 OU Herzfelde	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0
439	L L29 OU Sydow-Grüntal	S	LSBP-BB				X		X									1	Pomerania			X		weiterer Bedarf	1	0	0
440	L L30 OU Seefeld und Löhme	S	LSBP-BB				X		X									1	Pomerania			X		weiterer Bedarf	1	0	0
441	L L45 OU Steinsdorf	S	LSBP-BB				X		X									2	Viadrina			X		weiterer Bedarf	1	0	0

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS				Odniesienie przestrzenne	Priorität realisation	Przyporządowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł												D	PL	granica	wysokie					średnie
442	L	L23 OU Britz	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf	1	0	0
443	L	L341 OU Haselberg	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
444	L	L431 OU Möbiskrüge	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
445	L	L35 OU Diensdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
446	L	L435 OU Mixdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
447	L	L234 OU Eggersdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
448	L	L411 Netzergänzung Groß Rietz (L411 - L475)	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
449	L	L38 OU Hangelsberg	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
450	L	L38 OU Briesen	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
451	L	L301 OU Wernsdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
452	L	L33 OU Gorgast	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
453	L	L45 OU Göhlen	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
454	L	L33 OU Letschin	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
455	L	L33 OU Hönow, 4-streifiger Ausbau	S	LSBP-BB	X			X		X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			weiterer Bedarf, Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens Ende 2007 vorgesehen	1	0	0
456	L	L34 OU Ringenwalde	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
457	L	L23 OU Strausberg und Hennickendorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
458	L	L452 Netzergänzung Henzendorf-Jamlitz (B320)	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
459	L	L39 Netzergänzung Brücke Oder-Spree-Kanal	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
460	L	L23 OU Spreenhagen	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
461	L	L38 OU Treplin und Alt Zeschdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
462	L	L37 OU Jakobsdorf	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			weiterer Bedarf	1	0	0
463	L	L452 OU Bahro	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
464	L	OU Bagemühl	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
465	L	L26 OU Brüßow	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
466	K	K7311 OU Rosow	S	LSBP-BB				X	X				D	Brandenburg	Uckermark	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
467	L	L435 OU Grunow	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Oder-Spree	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
468	L	L29 OU Oderberg	S	LSBP-BB				X		X			D	Brandenburg	Barnim	Land Brandenburg	1	Pomerania			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
469	L	L339 Netzergänzung D.-Hoppegarten (LG B/BB-Haidemühl)	S	LSBP-BB				X					D	Brandenburg	Märkisch-Oderland	Land Brandenburg	2	Viadrina			X			Bewertungsziffer < 1	1	0	0
470	G	Modernisierung der Brücke über die West-Oder bei Gryfino-Mescherin	S	ZZDW			X			X	X		D/PL	Brandenburg/Zachodniopomorskie			1	Pomerania			X				0	0	1
471	W	Modernisierung der Regulierungsbauwerke der Grenz-Oder	W										D	Mecklenburg-Vorpommern		Land Mecklenburg-Stadt	1	Pomerania				X			1	0	0
472	W	Baggerung Jez. Dabie	W										PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0
473	K	Bau Radweg entlang Ulica Barlickiego	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0
474	K	Bau Radweg entlang Ulica Krzywa	Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0
475	K	Ausbau der Straßen Ul. St. Moniuszki, Ul. B. Prusa, Bau begleitender Radweg	S/Tour-Fuß/Rad	Kommune				X	X	X	X		PL	Zachodniopomorskie		Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0



nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Zródło	STATUS				Odniesienie przestrzennie	Priorytet realizatora	Przyporządkowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządkowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL						
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł												D	PL	granica	wysokie					średnie	niskie	ROTAS NETZ	BLAUES NETZ	GRÜNES NETZ	TOURISMUS
476	K Umbau der Straße Wybrzeże Władysława IV	S	Kommune				X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
477	K entfällt																															
478	K Umbau der Brücke über die alte Swine zwischen Karsibór und Wolin	S	Kommune				X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
479	B N3 OU Pyrzyce	S	Stadt Pyrzyce				X	X			X					PL	Zachodniopomorskie	Stadt Pyrzyce	1	Pomerania					X					0	1	0
480	B Ausbau Strassenzug N31 Kostrzyn- Sarbinowo, N23 Sarbinowo-Myślibórz, N26 Myślibórz-Renice,	S	Stadt Barlinek				X	X		X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Barlinek	1	Pomerania					X					0	1	0
481	L Ausbau Strassenzug W156 Lipiany-Barlinek, W151 Barlinek-Świdwin, W162 Świdwin-	S	Stadt Barlinek				X	X		X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Barlinek	1	Pomerania					X					0	1	0
482	B Ausbau N93 (Grunwaldzka Strasse in Świnoujście)	S	Stadt Świnoujście				X	X		X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
483	K Ausbau Wojska Polskiego Strasse in Świnoujście	S	Stadt Świnoujście	X				X	X							PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
484	K Ausbau Bulwary Rybackie in Widuchowa	S	Gemeinde Widuchowa				X	X		X						PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Widuchowa	1	Pomerania					X					0	1	0
485	K Ausbau Grunwaldzka Strasse in Dębno	S	Gemeinde Dębno	X				X	X							PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X					0	1	0
486	K Neubau Radwegnetzes Dębno-Sarbinowo, Dębno-Oborzany, Dębno-Dargomyśl, Dębno-Grzymiradz	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Dębno	X				X		X						PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Dębno	1	Pomerania					X					0	1	0
487	K Neubau Radwegnetzes Barlinek- Krzyńka – Płonno- Barlinek	Tour-Fuß/Rad	Stadt Barlinek	X				X		X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Barlinek	1	Pomerania					X					0	1	0
488	K Neubau Radweg im Zuge Krzywa Strasse in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X	X	X	X						PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
489	K Neubau Radweg um Jamno See	Tour-Fuß/Rad	Gemeinde Mielno				X	X			X					PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X					0	1	0
490	Eisenbahnverbindung Koszalin- Mielno	SC	Gemeinde Mielno				X	X			X					PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X					0	1	0
491	K Neubau Promenade in Świnoujście	Tour-Fuß/Rad	Stadt Świnoujście				X	X	X		X					PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania					X					0	1	0
492	Fährverbindung Koszalin- Mielno	W	Gemeinde Mielno				X	X			X					PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X					0	1	0
493	K Ausbau Straßennetzes in Mielno	S	Gemeinde Mielno				X	X								PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X					0	1	0
494	K Ausbau Straßenabschnittes Darowo-Mielno-Kołobrzeg	S	Gemeinde Mielno				X	X			X					PL	Zachodniopomorskie	Gemeinde Mielno	1	Pomerania					X					0	1	0
495	K Sanierung Bahnhof Eisenhüttenstadt	SC	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina				X					1	0	0
496	K Ausbau KV-Terminal Frankfur (Oder)	SC	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X					1	0	0
497	K Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Frankfurt (Oder)	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X					1	0	0
498	K Anbindung Gewerbe- und Industriegebiete Eisenhüttenstadt	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina				X					1	0	0
499	K Ausbau Wassersportinfrastruktur Frankfurt (Oder)	Tour-Wasser	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X					1	0	0
500	K Ausbau Wassersportinfrastruktur SOW Eisenhüttenstadt	Tour-Wasser	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Frankfurt (Oder)	2	Viadrina				X					1	0	0
501	K Prüfung Anerkennung Luftraum F Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt	L	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Eisenhüttenstadt	2	Viadrina				X					1	0	0
502	K Neuordnung Bahnhofsumfeld und Bahnhofsgebäude Fürstenwalde-Spree	SC	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/S	2	Viadrina				X					1	0	0
503	K Verlängerung Rb 35 bis Bad Saarow Klinikum	SC	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Bad Saarow	2	Viadrina				X					1	0	0
504	L L35 Ausbau OD Petersdorf	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina				X					1	0	0
505	B B168 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina				X					1	0	0
506	L L35 Ausbau OD Fürstenwalde/Spree	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina				X					1	0	0
507	K Neubau Wasserwanderrastplatz/Anlegestelle Personenschiffahrt Fürstenwalde/Spree	Tour-Wasser	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Stadt Fürstenwalde/S	2	Viadrina				X					1	0	0
508	K L339 Ausbau Hönower Weg, OU Dorf Hönow, Beseitigung Bahnübergang NE 26/S5	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina				X					1	0	0
509	B B246 OU Beeskow-Schneeberg	S	IVK-O-S				X	X		X						D	Brandenburg	Oderland-Spree	Landkreis Oderland-Spree	2	Viadrina				X					1	0	0

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Źródło	STATUS		Odniesienie przestyczne		Priorytet realizatora		Przyporządowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączysz się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omysł	D	PL										granica	wysokie	średnie	niskie					ROTAS NETZ
510	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długoleka (16 Lose)	S	IPS DS. (Ziff. 1-16)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
511	L	W 360: OU Gryfów Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 50)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
512	L	W 382: OU Ząbkowice Śl.	S	IPS DS. (Ziff. 55)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
513	L	W 357: OU Zawidów	S	IPS DS. (Ziff. 56)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
514	L	W 382: OU Świdnica	S	IPS DS. (Ziff. 57)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
515	L	Ausbau W 367 und 366 (Mysłakowice bis Miłków)	S	IPS DS. (Ziff. 27)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
516	L	Umbau W 352 Radomierzycy - Zgorzelec	S	IPS DS. (Ziff. 28)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
517	L	Umbau W 296 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 30-32)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
518	L	Ausbau Verbindungen Euroregion Neiße	S	IPS DS. (Ziff. 34)	X				X	X			PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
519	L	Umbau W 297 – Etappe I, II, III	S	IPS DS. (Ziff. 37-39)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
520	L	Umbau W 352 Radomierzycy - Zatonie	S	IPS DS. (Ziff. 43)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
521	L	Umbau W 297 km 90+822, Lwówek Śląski	S	IPS DS. (Ziff. 62)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
522	L	Umbau W 350 km 49+750 w, Parowa	S	IPS DS. (Ziff. 69)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
523	L	Umbau W 404 km 2+438, Świeradów Zdrój	S	IPS DS. (Ziff. 70)	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
524		Ausbau Linie Nr. 274 Wrocław Gł. - Jelenia Góra - Lubań - Mikułowa - Zgorzelec - Görlitz	SC	RWBP			X	X				-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
525		Ausbau Linie Nr. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna - Jakuszyce	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
526		Ausbau Linie Nr. 308 Jelenia Góra - Kamienna Góra	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
527		Ausbau Linie Nr. 340 Mysłakowice - Karpacz	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
528		Ausbau Linie Nr. 317 Gryfów Śl. - Mirsk - Pobiedna	SC	RWBP			X	X		X		-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
529		Ausbau Linie Nr. 336 Mirsk - Świeradów Nadl.	SC	RWBP			X	X		X		-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
530		Ausbau Linie Nr. 279 Lubań Śl. - Węglińiec	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
531		Ausbau Linie Nr. 282 (Teil: Węglińiec - Żary)	SC	RWBP			X	X		X		-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
532		Ausbau Linie Nr. 285 (Teil: Miłkowice - Żagań)	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
533		Ausbau Linie Nr. 14 (Teil: Żagań - Forst)	SC	RWBP			X	X	X			-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
534		Ausbau Linie Nr. 283 (Teil: Jelenia Góra - Zebrydowa)	SC	RWBP			X	X		X		-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
535		Ausbau Linie Nr. 290 Mikułowa - Bogatynia	SC	RWBP			X	X		X		-	PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
536		S3 Neubau Szczecin - Lubawka	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
537	BAB	A-18 Abschnitt Olszyna - Golnice, 2. fahrbahn	S	GDDKIA	X			X	X	X			PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
538	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
539	B	S3 Neubau Rawicz - Trzebnica Wrocław	S	GDDKIA	X			X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
540	B	S5 Neubau Wrocław - Kłodzko - Boboszków	S	GDDKIA	X		X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
541	B	N 3: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Gaworzycy - Legnica (A4)	S	GDDKIA	X		X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
542	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Legnica (A4) - Bolków	S	GDDKIA	X		X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
543	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Bolków - Jelenia Góra	S	GDDKIA	X		X	X	X				PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0

nr	Nazwa	Rodzaj transportu	Źródło	STATUS				Odniesienie przestrzenne	Priorytet realizatora	Przyporządkowanie	Wkład w poprawę osiągalności 1)	Łączy się z	D/PL	BUNDESLAND/ WOJEWÓDZTWO	LANDKREIS/ POWIAT	Przyporządkowanie do realizatora	ZADANIE	EUROREGION	PRZYPORZĄDKOWANIE				Uwagi	D	PL	D/PL	
				W realizacji	Plan do 2013	Plan po 2013	Zamysł omyśl												D	PL	granica	wysokie					średnie
544	B	N 3: Modernisierung Abschnitt Jelenia Góra - Szklarska Poręba (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
545	B	N 4: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Bolesławiec - A4	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
546	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Żmigrod - Trzebnica	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
547	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (A4) Kostomłoty - Bolków	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
548	B	N 5: Modernisierung Abschnitt Bolków - Lubawka (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
549	B	N 5: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Syców - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
550	B	N 8: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Kłodzko	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
551	B	N 8: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Kudowa Słone (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
552	B	N 12: Modernisierung Abschnitt (gr. woj.) Przemków - Głogów	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
553	B	N 12: Modernisierung Abschnitt Głogów - Wilków (gr. woj.)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
554	B	N 30: Modernisierung Abschnitt Zgorzelec - Jelenia Góra	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
555	B	N 33: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Boboszków (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
556	B	N 35: Modernisierung Abschnitt Wrocław - Świdnica	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
557	B	N 35: Modernisierung Abschnitt Świdnica - Mieroszów (gr. państwa)	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
558	B	N 46: Modernisierung Abschnitt Kłodzko - Złoty Stok	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
559	B	N 94: Modernisierung Abschnitt Prochowice - Wrocław	S	GDDKIA	X	X	X	X					PL	Dolnosląskie			kein	keine			X				0	1	0
560	K	Effizienter und umweltfreundlicher Zugang zur Hafeninfrastuktur	S	Stadt Świnoujście	X			X		X			-	PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0
561	K	Bau des grenzüberschreitenden Fußwegs auf der Düne mit Toiletten und Strandduschen	S	Stadt Świnoujście	X			X		X			-	PL	Zachodniopomorskie	Stadt Świnoujście	1	Pomerania				X			0	1	0
562		Ausbau Bahnstrecke Zary-Zagan	SC	PKP PLK			X	X	X	X			PL	Lubuskie			2	Viadrina			X					1	0
563		Ausbau Bahnstrecke (Bützow-)Neubrandenburg-Pasewalk-Grambow(-Szczecin) auf 120 km/h	SC	MVBL	X			X	X	X			D	Mecklenburg-Vorpommern		Deutsche Bahn	1	Pomerania			X					0	0