


Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**Projekt 313: Połączenie komunikacją publiczną Ahlbeck-Świnoujście**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	POŁĄCZENIE KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ AHLBECK-ŚWINOUJŚCIE
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – 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) dostępność komunikacji zbiorowej: brak danych • Cele projektu <ul style="list-style-type: none"> – Ponowne uruchomienie „transgranicznych” połączeń komunikacyjnych w regionach ważnych turystycznie – Stworzenie ważnych powiązań komunikacją zbiorową pomiędzy kąpieliskami nadmorskimi a istniejącym lądowiskiem – Opracowanie wspólnego transgranicznego projektu wysyłającego pozytywne sygnały w zakresie współpracy • Umieszczenie w nadrzędnej strategii: element zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Uznam-Wolin • Uzależnienie od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja linii Ducherow-Ahlbeck • Spójność z kierunkami rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – Kierunki rozwoju stawiają sobie za cel wsparcie transgranicznych powiązań komunikacyjnych

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.
PROJEKTODAWCA	<ul style="list-style-type: none"> Realizator prac budowlanych: Deutsche Bahn AG, Usedomer Bäder Bahn, PKP Osoba do kontaktu: do wyjaśnienia
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
	PL <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> 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. UBB podpisała umowę dzierżawy na 30 lat działek pod przedłużenie toru z Ahlbeck do Świnoujścia. W chwili obecnej relacja jest obsługiwana połączeniem autobusowym (Europalinie der UBB) – granica do centrum Świnoujścia.
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia
KOSZTY I FINANSOWANIE	<ul style="list-style-type: none"> Przewidywane koszty łącznie: : brak danych Finansowanie : brak danych
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	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"> W ramach zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej Uznam-Wolin pogłębiono już założenia do rozwiązań i kontynuowano proces uzgodnień transgranicznych.
UTRUDNIENIA W PROCESIE PLANOWANIA/REALIZACJI	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia

OCENA					
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
	wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
EFEKTY					
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki	X			♣ Znaczej poprawie ulegnie bezpośrednie połączenie z Ahlbeck do Świnoujścia.
	♣ Poprawa dostępności planowanych	X			♣ To samo dotyczy plano-

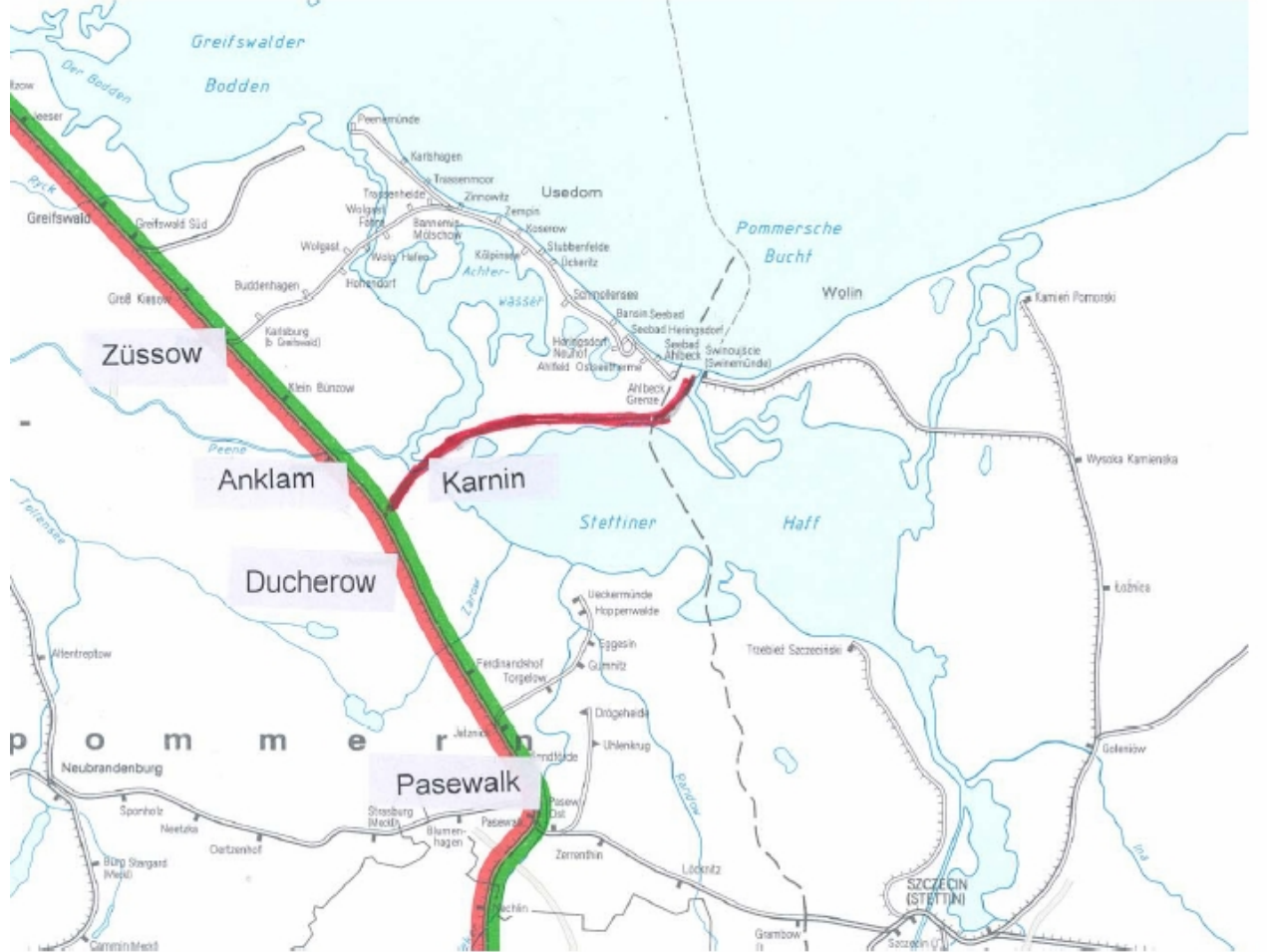
Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
	instytucji ważnych z punktu widzenia gospodarki					wanych instytucji w regionie
	♣ Obniżenie kosztów transportu, skrócenie czasu jazdy	(X)	X			♣ 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.
Skutki dla ładu przestrzennego i infrastruktury / oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ Stworzenie bezpośredniego połączenia bez konieczności przesiadki
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi		X			♣ Niepośrednio poprzez poprawę skomunikowania kierunku Uznam i Szczecin
	♣ Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów o dużych walorach wypoczynkowych, zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego, etc.)		X			♣ Ponieważ istniejące trasy są w dużym stopniu wykorzystywane, to oddziaływanie tego rodzaju należy określić jako średnie
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni itp.)					♣ do wyjaśnienia
	♣ Restrykcje dotyczące ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ W rozumieniu z rezygnacji z przewozów indywidualnych na rzecz komunikacji publicznej
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej	X				♣ Bezpośrednie połączenie komunikacją publiczną
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie do struktury osadniczej)		X			♣ Poprzez przejścia z przewozów indywidualnych na komunikację publiczną
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ por. powyżej
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu		X			♣ por. powyżej
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Modernizacja połączenia kolejowego Ducherow-Ahlbeck ♣ Modernizacja połączenia kolejowego Szczecin -

Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
						Świnoujście
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Oczekiwany wzrost atrakcyjności całego regionu - jako projekt pilotażowy
	♣ Wzajemne oddziaływanie z pozostałą infrastrukturą (por. powyżej)		X			♣ por. powyżej
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Połączenie komunikacją publiczną może generować nowe impulsy dla rozwoju transgranicznego w zakresie projektów transportowych.
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ Zagwarantowane finansowanie ♣ Dofinansowanie UE					♣ do wyjaśnienia
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)	X				♣ Stworzenie połączeń transgranicznych realizuje sformułowane kierunki rozwoju.
	♣ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.				X	♣ do wyjaśnienia
SŁABOŚCI I KONIECZNOŚĆ DZIAŁANIA						
Podsumowanie słabości	♣ komunikacyjnie – Obecna sytuacja komunikacyjna jest nieatrakcyjna i nie odpowiada wymaganiom regionu w kontekście jakości turystyki. ♣ proceduralnie – Kontynuacja bilateralnego procesu uzgodnień					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ Konieczna jest kontynuacja uzgodnień – również poprzez priorytety ♣ Konieczność dokonania długofalowych planów ♣ Celowe jest powołanie transgranicznej grupy roboczej					

Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW**Projekt 408: Połączenie kolejowe Ahlbeck-Ducherow**

OPIS	TREŚĆ
OPIS PROJEKTU	
	
TYTUŁ PROJEKTU	BAHNANBINDUNG AHLBECK-DUCHEROW
KRÓTKI OPIS PROJEKTU	<ul style="list-style-type: none"> • Krótki opis w punktach <ul style="list-style-type: none"> – Przebieg trasy: na północ od Ducherow będzie rozwidlenie w kierunku Uznam wzdłuż „starej” trasy aż bezpośrednio do istniejącego przejścia granicznego – Szczególne obiekty: odbudowa starego mostu w miejscowości Karnin (zabytek przemysłu) • Cele projektu <ul style="list-style-type: none"> – Odbudowa odcinka kolejowego Ducherow-Świouście, której użytkowania zaprzestano po II wojnie światowej – Modernizacja w wariantcie z dwoma torami • 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. • Zależność od innych projektów: <ul style="list-style-type: none"> – Odcinek modernizacyjny Berlin-Pasewalk-Stralsund • Zgodność z kierunkami rozwoju przestrzennego dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej: <ul style="list-style-type: none"> – 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.

Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW

OPIS	TREŚĆ
PROJEKTODAWCA	<ul style="list-style-type: none"> Realizator prac budowlanych: Deutsche Bahn AG Osoba do kontaktu: :do wyjaśnienia
OCENA WAŻNOŚCI DLA DANEGO KRAJU	D <input checked="" type="checkbox"/> wysokie <input type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
	PL <input type="checkbox"/> wysokie <input checked="" type="checkbox"/> średnie <input type="checkbox"/> niskie
STAN PRAC PLANISTYCZNYCH/REALIZACYJNYCH	<ul style="list-style-type: none"> W negocjacjach prowadzonych z Rzeczpospolitą Polską odbudowa odcinka nie odgrywa żadnej roli. Dotychczas nie udowodniono powodzenia funkcjonowania połączenia od strony ekonomicznej. Zlecono przeprowadzenie głównych założeń, które mają być gotowe we wrześniu 2007. Na podstawie pozyskanych wyników będzie można podjąć dalsze decyzje dotyczące odtworzenia tego odcinka.
PLANOWANY HARMONOGRAM CZASOWY	<ul style="list-style-type: none"> otwarte
KOSZTY I FINANSOWANIE	<ul style="list-style-type: none"> Przewidywane koszty łącznie: : brak danych Finansowanie: brak danych
PROCES PLANOWANIA	
PROCEDURY PLANISTYCZNE	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia
UZGODNIENIA TRANSGRANICZNE	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"> 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.
UTRUDNIENIA W PLANOWANIU/REALIZACJI	<ul style="list-style-type: none"> Na etapie obecnych założeń nieznanne.
UDZIAŁ PUBLICZNY	<ul style="list-style-type: none"> do wyjaśnienia

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)	ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE	
	wysokie	średnie	niskie	brak oceny		
EFEKTY						
Wkład w rozwój gospodarczy regionu	♣ Poprawa dostępności istniejących instytucji gospodarczych	X				♣ Połączenie zwiększy w znacznym stopniu dostępność obszarów turystycznych na Uznamie i atrakcyjność połączenia kolejowego Berlin-Bałtyk.
	♣ Poprawa dostępności planowanych instytucji gospodarczych	X				♣ Wszystkie inne instytucje o charakterze turystycz-

Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
						nym, w szczególności po stronie polskiej, będą czerpać z tego korzyści.
	♣ Spadek kosztów przejazdu, skrócenie czasu przejazdu	X				♣ 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.
Oddziaływanie na ład przestrzenny/dostępność, oczekiwane efekty strukturalne	♣ Poprawa dostępności	X				♣ por. powyżej
	♣ Poprawa skomunikowania z transeuropejskimi sieciami komunikacyjnymi	X				♣ Znaczna poprawa dostępności obszaru turystycznego, w szczególności na kierunku z Berlina.
	♣ Pozytywne oddziaływanie przestrzenne (odciążenie obszarów wrażliwych, obszarów wypoczynkowych, zmniejszenie oddziaływania rozdzielającego etc.)		X			♣ 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.
	♣ Odciążenie środowiska (tereny siedliskowe, Natura 2000, emisje CO ₂ , hałas, wykorzystanie powierzchni itp.)					♣ do wyjaśnienia
	♣ Restrykcje dotyczące ♣ Obszarów Natura 2000 ♣ Ochrona przeciwpowodziowa					♣ do wyjaśnienia
Oczekiwane efekty komunikacyjne	♣ Zmniejszenie obciążenia komunikacyjnego	X				♣ Przeniesienie części ruchu indywidualnego na kolej wniesie znaczny wkład w uspokojenie ruchu na drodze.
	♣ Wzmocnienie lokalnej komunikacji publicznej	X		X		♣ Klasyczne działanie służące wzmocnieniu komunikacji publicznej.
	♣ Przeniesienie ruchu z terenów bardziej wrażliwych do mniej wrażliwych (odniesienie do struktury osadniczej)	X				♣ por. powyżej
	♣ Przeniesienie ruchu na ekologiczne środki transportu (kolej, woda)	X				♣ por. powyżej
	♣ Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	X				♣ Przeniesienie części ruchu

Zadanie 1 i 2 - OPIS PROJEKTOW

OCENA						
KRYTERIA OCENY (JAKOŚCIOWE)		ODDZIAŁYWANIE				UZASADNIENIE
		wysokie	średnie	niskie	brak oceny	
						indywidualnego na kolej wniesie znaczny wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu.
Oddziaływanie na inne istotne elementy infrastruktury	♣ Współoddziaływanie z innymi projektami komunikacyjnymi (np. niezbędne połączenia z innymi, również planowanymi drogami itp.)	X				♣ Modernizacja odcinka Berlin-Pasewalk Stralsund ♣ Połączenie komunikacją publiczną Ahlbeck-Swinoujście ♣ Modernizacja E 59 Szczecin - Swinoujście
	♣ Współoddziaływanie z istniejącą infrastrukturą (społeczną, edukacyjną, turystyczną, gospodarczą itp.)	X				♣ Wkład w podniesienie atrakcyjności całego regionu Uznam/Wolin
	♣ Współoddziaływanie z zaplanowaną infrastrukturą (por. powyżej)				X	♣ do wyjaśnienia
Znaczenie dla DPERON		X				♣ Wkład w rozwój turystyczny regionu – z tego punktu widzenia projekt ma duże znaczenie.
REALIZACJA PLANU (SZANSE)						
Finansowanie	♣ Zagwarantowane finansowanie ♣ Dofinansowanie UE				X	♣ Brak danych dotyczących finansowania
Zgodność z planami zagospodarowania, uzgodnienia	♣ Zgodność z wytycznymi i planami wyższego rzędu (transgranicznymi)	X				♣ W kierunkach rozwoju jako cel zapisane jest wspieranie połączeń lokalnych i regionalnych, aby w ten sposób skomunikować ze sobą istniejące sieci komunikacyjne.
	♣ Zgodność z uzgodnieniami międzynarodowymi itp.					♣ do wyjaśnienia
SŁABOŚCI I KONIECZNOŚĆ DZIAŁANIA						
Podsumowanie słabości	♣ Na podstawie obecnego stadium pomysłu nie widoczne					
Konieczność podjęcia działań w związku z projektem	♣ Konieczność prowadzenia dalszych uzgodnień ♣ Pogłębione uzgodnienia od strony ekonomicznej i realizacyjnej ♣ Celowe może być powołanie transgranicznej grupy roboczej					